На крутых виражах

Иван Алексеевич Вишняков

SHOUT
SHARE
IT

- Вишняков Иван Алексеевич

Вишняков Иван Алексеевич
На крутых виражах

Вишняков Иван Алексеевич

На крутых виражах

{1}Так помечены ссылки на примечания. Примечания в конце текста

Аннотация издательства: Первое боевое крещение летчик И. А. Вишняков получил в небе Правобережной Украины. Затем он дрался с врагами на дальних подступах к Москве, на Курской дуге и в Прибалтике, участвовал в разгроме войск милитаристской Японии. Свои мемуары И. А. Вишняков - ныне генерал-майор авиации. Герой Советского Союза - посвятил в основном боевым подвигам летчиков эскадрильи имени Олега Кошевого, которой он командовал. Вместе со своими крылатыми друзьями он совершил 2140 вылетов, лично сам провел 100 воздушных боев и сбил 23 самолета противника.

Содержание

Глава первая. Золотая Звезда
Глава вторая. Трудное лето
Глава третья. Новые друзья
Глава четвертая. В Тульском Краснознаменном
Глава пятая. Орловское небо
Глава шестая. Чужие крылья
Глава седьмая. Время больших надежд
Глава восьмая. Испытание мужества
Глава девятая. Жаркий июль
Глава десятая. С именем героя-молодогвардейца
Глава одиннадцатая. Под Великими Луками
Глава двенадцатая. В Прибалтике
Глава тринадцатая. Конец курляндской группировки
Глава четырнадцатая. С войны на войну
Примечания

Бесстрашным соколам, боевым товарищам моим посвящаю.

Автор

Глава первая.
Золотая Звезда

Я стою на земле в самом центре Европы и, чуть придерживая на голове летный кожаный шлем, смотрю в ночное мартовское небо. А оттуда, с немыслимой высоты, на меня пытливо глядят звезды. И кажется мне, будто каждый из этих сказочно далеких миров полон безмолвного удивления. Чему дивятся? Уж не тому

ли, что сын земли русской, прошедший с боями тридевять земель, стал вот здесь, на границе двух социальных систем, и чутко слушает пульс еще не остывшей от войны планеты? А может быть, звезды зачарованы нашими чудо-крыльями, которые вот-вот, оставив позади суперзвуковые барьеры, дерзко вторгнутся в космическое безбрежье...

Думы мои прерывает приглушенный выстрел. Над стартовым командным пунктом круто взмывает сигнальная ракета, извещающая о начале ночных полетов. Цветная гроздь еще не успела растаять в небе, как басовито загудели двигатели... Голоса их вскоре слились в богатырскую симфонию. На земле новой, молодой Германии вступила в свои права хлопотливая рабочая ночь советских авиаторов - ночь, осененная радугой веселых огней.

Мне еще не скоро подниматься в воздух. В моем распоряжении целый час. В обстановке, когда каждая минута взята на учет, это уйма времени! И все-таки его не хватает, мы постоянно торопимся, стремимся отвоевать у вечности считанные секунды. Покой нам только снится. Никто из нас даже не подумает воскликнуть вслед за классическим героем: "Остановись, мгновенье, ты прекрасно! " Каждый знает: жизнь и развитие - в вечном движении. Закон диалектики.

Невольно вспомнился недавний разговор с командиром полка и как бы невзначай оброненная им философская фраза:

- Все движется, Иван Алексеевич, все изменяется...

Я тогда недоуменно уставился на него и стал строить предположения, что же в нашей части вдруг должно измениться. Все люди вроде были на своих местах, снимать с должности некого, повышать кого-либо тоже рановато. Может, я сам что-то недосмотрел?..

Командир, однако, не спешил с разъяснением своего намека.

- Что же движется, товарищ командир, и что изменяется? - не выдержал я наконец.

Достав из сейфа папку, он ответил:

- Вот, послушай, что говорится на этот счет в приказе...

Это был важный документ, регламентирующий организацию боевой подготовки летного состава. Речь шла о том, чтобы в довольно сжатые сроки все экипажи обучить полетам в ночных условиях на новых самолетах. Создавалась учебная группа по подготовке инструкторов из числа руководящих офицеров. На эти краткосрочные курсы направили и меня.

Доверие командования радовало и вместе с тем ко многому обязывало: шутка ли... переучить весь летный состав! Справедливости ради надо заметить, что значительная часть

летчиков-фронтовиков довольно уверенно летала в сложных метеорологических условиях днем и ночью. Но после войны пришло много молодежи. С ней-то в основном нам и предстояло поработать.

Справлюсь ли с новой, сложной и весьма ответственной задачей? Эта мысль серьезно беспокоила меня. К тому времени я совершил около двухсот вылетов в темное время суток. И все-таки слепая стихия ночи временами казалась мне малоизведанным коварным омутом. Она не прощала малейших ошибок в навигации и технике пилотирования.

Инструкторскую группу, в которой мне предстояло работать, посетил дважды Герой Советского Союза генерал Е. Я. Савицкий. Я слышал, что у него можно многому поучиться. В начале Великой Отечественной войны он командовал 29-й истребительной авиационной дивизией, а затем возглавил им же сформированный 3-й истребительный авиационный корпус резерва Главного Командования.

Боевое крещение авиакорпус получил в 1943 году в небе Кубани. Евгений Яковлевич Савицкий очень часто сам водил полки на боевые задания. Участвуя в ожесточенных воздушных схватках, он неизменно показывал подчиненным образцы мужества и мастерства.

За два года войны 3-й истребительный авиакорпус побывал в составе 4, 8, 1, 6 и 16-й воздушных армий и всюду блестяще справлялся с поставленными задачами. Его части совершили свыше 44 тысяч боевых вылетов, уничтожив 2663 самолета и много другой техники противника. Тридцать два соратника генерала Савицкого и сам он удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

...Всех, кто прибыл в инструкторскую группу, приветливо встретил генерал. В задушевной беседе с нами он сказал:

- Здесь, вдали от Родины, мы, советские воины, стоим на страже завоеваний социализма, охраняем мир и безопасность освобожденных нами народов. Нам, авиаторам, доверены ключи от неба. Быть достойными этого доверия - значит в совершенстве владеть боевой техникой, умело применять ее в любое время дня и ночи. Помните об этом, друзья мои, и не теряйте ни одной секунды.

Дня три мы занимались наземной подготовкой: изучали особенности полетов в темное время суток, знакомились с новыми приборами в кабине самолета и аэродромным оборудованием, предназначенным для обеспечения посадки ночью, слушали советы опытных ночников, таких, например, как полковник И. П. Полунин.

Полунин был настоящим королем неба. Это имя многие из нас слышали еще в дни минувшей войны. В 1947 году на воздушном параде в Тушино он впервые в мире выполнил на реактивном самолете Як-15 каскад фигур высшего пилотажа. Кстати, на этом же параде пятерка новейших "яков", возглавляемая маршалом Е. Я. Савицким, продемонстрировала групповой пилотаж.

С полковником И. П. Полуниным я познакомился, когда он во главе инспектирующей группы приезжал в наш полк проверять подготовку летного состава. Меня поразила его исключительная выносливость. Проверив в воздухе одного летчика, он, не выключая двигателя, сразу же приглашал в кабину другого. Очередь дошла до меня:

- Садитесь, Вишняков!

Взлет... Круг... Посадка. Замечаний нет!

- Пошли в зону! - услышал я голос полковника по внутреннему переговорному устройству.

Вот тут-то он и показал себя. Природа меня тоже, кажется, не обделила силенкой. Но когда Полунин стал выполнять двойную полупетлю и восходящий штопор, я в полной мере почувствовал, на что способен этот русский богатырь.

- Погодите, - говорю, - дайте самому попробовать.

- Пробуйте! - отвечает он с ухмылкой. Видимо, догадался, зачем управление прошу.

Первый раз фигура не очень чисто получилась. Попробовал в другой раз, третий... Ошибок стало меньше.

- Ну и здоров же вы, Иван Алексеевич! Лучше садитесь, пока самолет не вывернули наизнанку.

На земле он при всем народе меня похвалил. Не часто с ним такое бывает.

В беседах с нами, будущими инструкторами, полковник постоянно напоминал, что в ближайшее время военная авиация будет вооружена реактивными самолетами, а ночные полеты станут обычными.

- Наступает новая эпоха - эпоха реактивных двигателей, сверхзвуковых скоростей и больших высот, - говорил он.

Мы, разумеется, и сами успели убедиться в том, что совершенствованием поршневой авиации многого не добьешься. Курс на реактивную технику был взят еще в годы Великой Отечественной войны. Уже весной 1942 года летчик Г. Я. Бахчиванджи испытал первый такой истребитель. После окончания войны Коммунистическая партия и Советское правительство потребовали от конструкторских бюро создать и внедрить в серийное производство новые типы реактивных

самолетов. 24 апреля 1946 года инженер-подполковник А. Н. Гринчин поднял в небо МиГ-9, а летчик-испытатель М. И. Иванов стартовал на реактивной машине конструктора А. Я. Яковлева.

Вскоре авиационная промышленность начала поставлять Военно-Воздушным Силам новейшую технику, обладающую высокими летно-тактическими качествами. Мы уже видели ее на парадах, однако не предполагали, что наши части в самое ближайшее время получат такие самолеты.

Сколько разговоров было о начавшейся революции в военном деле, в частности в Военно-Воздушных Силах! Сколько дум передумано в связи с этим! Ведь применение реактивных двигателей резко увеличивало боевые возможности авиации. Новейшее оборудование, и прежде всего радиолокационные установки, позволяли летать в любое время суток, в самых сложных метеорологических условиях. Вот, оказывается, о чем хотел сказать, провожая меня на учебу, командир. Только теперь осмыслил я его слова: "Все движется, Иван Алексеевич, все изменяется..."

Самолет Як-15, как известно, был сконструирован на базе поршневого истребителя Як-3. Это ускорило его серийное производство и намного облегчило переучивание на нем.

Что представляли собой первые реактивные истребители? Если, скажем, самый совершенный поршневой самолет из семейства "лавочкиных" - Ла-9 имел максимальную скорость 690 км/час, то реактивный первенец на 220 километров больше. Потом появились МиГ-15 и Ла-15, МиГ-17 и более совершенные типы машин, позволивших приступить к штурму сверхзвукового барьера.

Короче говоря, мы находились в ту пору накануне коренных преобразований военной авиации. И к учебе все без исключения относились серьезно, осваивали технику, не жалея сил и времени.

Моим наставником стал сам Полунин. Как когда-то во время инспектирования нашей части он тщательно проверил меня в воздухе на самолетах Як-9 и Як-11. Результатами контроля остался доволен и сделал в летной книжке соответствующую запись. Мне было разрешено выполнять самостоятельные полеты на Як-3 и Ла-9, а инструкторские - на учебно-боевой машине.

В ту памятную ночь, с описания которой я начал свои воспоминания, мне запланировали пять вылетов на Як-3 и три - на Ла-9. Нагрузка довольно приличная. Она требовала физической закалки и моральной выдержки. Не менее важны были целеустремленность и собранность.

Молодость, профессиональная подготовка и сознание ответственности за выполнение поставленной задачи помогали

преодолевать встречающиеся трудности.

Полетами руководил Евгений Яковлевич Савицкий. Ему помогал полковник Полунин. Такое руководство на высшем уровне объяснялось ответственностью момента: участники сборов вылетали самостоятельно.

Погода выдалась словно по заказу: на звездном небе - ни облачка, видимость хорошая, скорость ветра-боковика не превышала 8-10 метров в секунду. Я взглянул на часы. Подходила моя очередь подниматься в небо. По установившемуся в авиации правилу надо было произвести осмотр самолета. Мотор - шасси - правая плоскость - фюзеляж - хвостовое оперение - левая плоскость - таков маршрут обхода. Проверил, нет ли каких упущений, недоделок, дефектов. Машина, как и доложил техник, оказалась исправной, полностью заправленной горючим, маслом, воздухом. Приборная доска и оборудование кабины тоже были в порядке.

- Распишитесь, товарищ майор, - сказал техник, подавая мне журнал приема и сдачи самолета.

Машина в моем распоряжении. Вот уже зарокотал мотор. Сдвинулись с места светящиеся стрелки многочисленных приборов, и кабина стала похожа на лабораторию. В воздухе, когда один работаешь за троих - летчика, штурмана и радиста, это сходство еще более усиливается. Время выруливать на старт. Техник подает карманным фонарем световой сигнал "Путь свободен!".

Запрашиваю у генерала Савицкого разрешение на взлет.

- Триста пятнадцатый, - слышу в ответ по радио, - взлет разрешаю.

Сектор газа подаю до упора вперед, и "як", сорвавшись с места, мчится по бетонке навстречу звездам. Наступает минута, когда ощущаешь полную слитность с машиной: она чутко реагирует на каждое малейшее движение рулями управления.

Набрав высоту, иду по большому периметру рассвеченного огнями аэродрома. Один круг, второй, третий...

Все внимание приборам. Они мои верные друзья и помощники. Надежда и опора только на них. При полете вне видимости земли нельзя доверяться личным ощущениям, они могут оказаться иллюзорными. Летишь по горизонту, а кажется, что самолет накренен; машина идет под углом к горизонту, и ты совершенно не замечаешь этого. Хорошо, если светят луна и звезды, как сейчас, в эту весеннюю ночь. А если полет происходит в абсолютной темноте?

На сердце спокойно, мысли в голове ясные. Этому деловому состоянию одинаково чужды суетность и расслабленность. Мне

нравится такое самочувствие: человек, состязаясь с природой, вырывает у нее еще один секрет - тайну ночного полета. Я даже склонен думать, что успехи человеческого прогресса можно оценивать по тому, насколько высоко поднялись земляне по лестнице освоения вселенной...

Со стартового командного пункта на борт поступает приказ произвести посадку. Это, пожалуй, самый сложный элемент ночного полета: в непривычных условиях надо произвести точный расчет и приземлить машину возле посадочного "Т". Несмотря на довольно солидный возраст (мне уже перевалило за тридцать), я по-юношески радовался удачной посадке и доброму отзыву генерала.

- Триста пятнадцатый, замечаний нет. Разрешаю взлет, - послышался голос Е. Я. Савицкого.

И снова в воздух. После пятого полета зарулил на заправочную линию и, поблагодарив техника за отличную подготовку машины, направился к полковнику Полунину, чтобы доложить о выполнении задания. Выслушав меня, он сказал:

- Хорошо, товарищ Вишняков. Вот так и летай - уверенно, смело, но с расчетом. Без него смелость превратится в ухарство.

Да, ухарство не приносит пользы ни в каком деле, тем более в летном. Это я знал по многим примерам из практики однополчан, из своего опыта...

Ближе к полуночи мне предстояло вылететь на другом самолете - на Ла-9. Эта машина отличалась от Як-3 не только тем, что у нее был двигатель воздушного, а не водяного охлаждения, но и своими конструктивными особенностями, летно-тактическими данными, вооружением и оборудованием.

Я уже приготовился к выруливанию на старт, как неожиданно получил по радио приказ:

- Триста пятнадцатый, выключите двигатель и подойдите ко мне!

Разогретый мотор остановился. Вскочив на центроплан в перегнувшись через борт кабины, техник самолета тревожно спросил:

- Что-нибудь неисправно, товарищ майор?

- Не беспокойся, дружище, все в порядке, - успокоил я хозяина машины. Просто меня вызывают на СКП.

Иду на стартовый командный пункт и думаю: "Зачем пригласил генерал? Ошибок при выполнении полетного задания не было. Может, хочет убедиться в том, правильно ли понял я особенности сегодняшнего полета". Сосредоточившись на этом, стал мысленно перечислять. Во-первых, при взлете с бетонированной полосы самолет отрывается значительно

плавнее, чем с грунтового аэродрома. Во-вторых, посадка происходит мягче, а пробег устойчивее, без подскоков и рывков. В-третьих, на ориентировку летчика влияют световые точки. Если воздух прозрачен, они помогают в навигационной работе, а если атмосфера запылена, световые ориентиры как бы сливаются, мнимая линия горизонта не просматривается. В таких случаях необходимо пилотировать самолет по авиагоризонту, высотомеру, указателям поворота и скорости и по другим аэронавигационным приборам...

Возле пункта управления полетами стояла группа офицеров. Среди них был и Полунин.

- Товарищ полковник, почему меня не выпустили в полет?

- Не знаю, Иван Алексеевич. Пойдем вместе к генералу, - ответил он, - у него и выясним. Может быть, сделана какая-то перестановка в плановой таблице или изменились метеорологические условия.

Савицкий, отдав в микрофон какие-то распоряжения, обернулся и, выслушав мой доклад, сказал:

- Сегодня вы летать не будете...

"За что отстраняют?" - мгновенно обожгла мысль.

- Праздник у вас, - уже теплее добавил Евгений Яковлевич и улыбнулся.

"Какой праздник? - терялся я в догадках. - Чему он улыбается?"

- Мне только что сообщили из штаба: Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 февраля 1948 года вам присвоено звание Героя Советского Союза. Сердечно поздравляю, Иван Алексеевич! - Генерал крепко пожал мне руку.

- Служу Советскому Союзу!

Полковник Полунин так стиснул мои плечи, словно хотел проверить, насколько они крепки. Вид у меня был, наверное, восторженно-недоуменным. Глядя на такого человека, собеседник или дружески улыбается, или укоризненно качает головой: "Э, батенька, да ты не лишку ль хватил?"

Я и в самом деле, кажется, охмелел от неожиданно свалившейся на меня радости. Слова командира звучали глухо, словно доходили до меня сквозь вату.

- Ну, кавалер Золотой Звезды, бери мою машину и поезжай к командиру БАО (так мы называли батальон аэродромного обслуживания). Готовьте там ужин для всего товарищества. - Савицкий широким жестом очертил весь аэродром.

"Вот уж действительно за Отечеством служба не пропадет, - думал я, направляясь в батальон. - Война закончилась тридцать три месяца тому назад, а солдата все-таки не забыли".

Дружеский ужин начался часа в два ночи. Много добрых слов было сказано в мой адрес, не раз звенели бокалы во славу победных крыльев Родины, дружно взмывали русские песни и уплывали в небо, широко и плавно паря над предрассветной Европой...

Спустя несколько дней, а точнее - ночей, программа обучения была закончена, и все мы разлетелись по своим аэродромам. Одному человеку подготовить столько летчиков-ночников - дело совершенно немыслимое. Поэтому командование приняло решение выделить для этой цели по два офицера от каждого подразделения. Вот с этой-то боевой шестеркой я приступил к полетам.

Это была очень напряженная пора. Нередко случалось так: сделав десять двенадцать дневных вылетов, мы после короткого отдыха перебазировались на аэродром, оборудованный для ночной работы, и с него поднимались в небо еще несколько раз. Думаю, нет необходимости прибегать к цифрам, чтобы показать, что сначала основная нагрузка падала на меня как на инструктора. Потом с таким же напряжением работали и подготовленные мною шесть офицеров, обучая других летчиков искусству ночных полетов. Так по цепочке, сверху вниз, шел процесс выполнения большой задачи, поставленной перед авиаторами.

За наградой в Москву я выехал в конце июня 1948 года. А 3 июля мне вручили в Кремле золотую звезду Героя Советского Союза и орден Ленина.

С тех пор минуло четверть века. За это время я подготовил сотни молодых воздушных бойцов, много раз встречался с юношами, мечтавшими посвятить свою жизнь службе в авиации. И когда они, романтики и хозяева нашего неба, спрашивали, за что я удостоен высшей награды, мне почему-то всегда вспоминались крылатые слова "Герои рождаются в борьбе" и стихи, посвященные человеку, ставшему моим идеалом:

Когда я только что родился,
Он был уже в огне боев
И насмерть с недругом рубился
За счастье светлое мое.
Давным-давно, как говорится,
Прошла пора безусых дней,
А сердце все к нему стремится
К герою юности моей.
Преодоленные высоты
И те, которые возьму,
Всю жизнь и весь накал работы

Я выверяю по нему.

Этим человеком был Николай Островский - бесстрашный и стойкий боец за построение и утверждение социализма, герой, ставший знаменем нашей юности.

И еще вспоминаются строки из моего наградного листа:

"За время нахождения на фронтах Отечественной войны произвел 296 успешных боевых вылетов. Из них: на разведку - 48, на сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков - 125, на прикрытие наземных войск - 91, на патрулирование - 10, на бомбардировку и штурмовку - 11, на свободную охоту 11. В воздушных боях сбил 23 самолета противника, уничтожил на земле..."

На земле было уничтожено много вражеской техники, сотни оккупантов нашли свою смерть от огня моих пулеметов и пушек, реактивных снарядов и бомб. Но об этом рассказ впереди.

Глава вторая.

Трудное лето

Огненные молнии войны полосовали небо и землю. Густые волны дыма и смрада катились с запада на восток. Горели родные поля и леса, в груды развалин превращались города и села.

- Доколе же терпеть, друзья? - сдавленным от волнения голосом спрашивал Алексей Маресьев. - Рапорты надо подавать начальнику школы: наше место на фронте!

Маресьев - это тот самый летчик, который впоследствии стал прототипом главного героя "Повести о настоящем человеке". А тогда, в июне сорок первого, он был инструктором Батайской летной школы.

Настойчивость ли наша подействовала, обстоятельства ли помогли, но вскоре начальник школы полковник А. И. Кутасин отдал приказ о формировании боевой эскадрильи. В ее состав были зачислены Балашов, Демидов, Круглов, Кулев, Маресьев, Саломатин и другие летчики-инструкторы и командиры звеньев. Мне, командиру звена, тоже посчастливилось попасть в число избранных.

В первой декаде июля мы простились с Батайском. По пути, прежде чем долетели до аэродрома назначения, раза два садились для дозаправки горючим своих И-16.

296-й полк, в который мы прибыли, только что сформировался. Он состоял из двух эскадрилий - нашей и еще одной, тоже укомплектованной инструкторами какой-то летной школы. Боевого опыта, конечно, ни у кого не было, но техникой пилотирования все владели довольно хорошо: сказывались навыки, приобретенные при подготовке курсантов.

Лично мне до начала войны сотни раз приходилось

подниматься в небо с учебных аэродромов. Сразу же по окончании Борисоглебской школы летчиков-истребителей, в самом конце тридцать восьмого года, меня направили инструктором в Сибирь, в школу военных летчиков. Несколько позже этому учебному заведению было присвоено имя Героя Советского Союза А. К. Серова. Мы гордились такой высокой честью: имя прославленного летчика знали в стране все - от мала до велика.

Жизненный путь Анатолия Константиновича мало чем отличался от биографии любого из нас, пришедших в авиацию от станка или плуга. Выходец из рабочей семьи, он по окончании фабрично-заводского училища стал подручным сталевара на металлургическом заводе. Там его приняли в комсомол.

Это была пора (речь идет о второй половине 20-х годов), когда наша партия взяла курс на индустриализацию страны, которая, в частности, обеспечивала производство необходимого количества металла, топлива, электроэнергии для расширения и строительства материально-технической базы авиационной промышленности: для развития моторостроения и самолетостроения; создания отечественного приборостроения; оснащения конструкторских бюро и научно-исследовательских учреждений новейшей техникой; удовлетворения возрастающих потребностей авиации в горюче-смазочных материалах. Конкретно все эти задачи были сформулированы в трехлетнем плане развития авиапромышленности (1924-1926 гг.).

Старшие заводские товарищи, принимавшие непосредственное участие в Октябрьской революции, защищавшие завоевания Советской власти в период гражданской войны, заботились о воспитании молодого поколения рабочего класса, о его политическом просвещении. Они объяснили юношам, в том числе и Анатолию Серову, что все стоящие перед страной задачи могут быть успешно решены "...только при самостоятельном историческом творчестве большинства населения, прежде всего большинства трудящихся"{1}. При этом ветераны особое внимание молодежи обращали на необходимость строительства отечественной авиации.

Не без влияния рабочих из ленинской гвардии Анатолий Серов окончил сначала Вольскую военно-теоретическую, а затем Оренбургскую летную школы, навсегда связав свою судьбу с авиацией. Молодого летчика направили служить в 1-ю Отдельную Краснознаменную эскадрилью имени Владимира Ильича Ленина, потом назначили командиром звена в другую эскадрилью. Вскоре это подразделение по боевой подготовке заняло первое место в ВВС Отдельной Краснознаменной Дальневосточной армии.

Многие командиры и летчики получили поощрения, были повышены в должности и звания.

Оценив способности А. К. Серова, руководство назначило его командиром отряда летчиков-испытателей Научно-исследовательского института ВВС Красной Армии, где был собран цвет советской авиации. Там Анатолий Константинович успешно освоил ночные полеты, получил подготовку к боевым действиям в любых условиях.

Во второй половине июля 1936 года в Испании вспыхнул фашистский мятеж. В ряды бойцов интернациональных бригад, выступивших на стороне отважных республиканцев, встали добровольцы 50 стран мира. Братскую помощь трудовому народу Испании в борьбе против фашизма оказал Советский Союз. В испанском небе появились краснозвездные бомбардировщики и истребители, ведомые лучшими летчиками нашей Родины.

Анатолий Серов был грозой для франкистских воздушных пиратов. Первое боевое крещение на своем "чато" ("чато" - курносый. Так испанцы прозвали советский истребитель И-15) он, будучи командиром звена, получил в начале 1937 года.

28 июля Родриго Матеу (под этим именем воевал в Испании А. К. Серов) первым поднялся в ночное небо Испании и, патрулируя в зоне Мадрида, сбил фашистский бомбардировщик Ю-52. Его назначили командиром отряда летчиков-ночников.

Вместе со своими подчиненными А. К. Серов выполнял самые сложные задания, нередко не уходил с аэродрома по 16-18 часов, совершал по пять-шесть боевых вылетов подряд. Истребители вели упорные воздушные бои с численно превосходящим противником, прикрывали свои наземные войска от ударов вражеских бомбардировщиков, вели разведку, сопровождали СБ, штурмовали аэродромы и скопления пехоты франкистов.

Анатолий Константинович стал командиром эскадрильи. Затем возглавил группу истребителей, объединившую несколько авиационных подразделений. Серов сражался на многих фронтах республиканской Испании и всюду одерживал блестящие победы над мятежниками Франко и их пособниками, присланными фашистскими диктаторами - Гитлером и Муссолини.

Вот что говорила председатель Коммунистической партии Испании Долорес Ибаррури о волонтерах свободы, в числе которых был и Анатолий Серов: "Ежедневно и ежечасно они смотрели смерти в глаза и своей стальной закалкой и бесстрашием в борьбе против превосходящих в несколько раз сил противника служили примером самоотверженности для наших молодых бойцов".

За время боев с объединенными силами фашизма А. К. Серов

проявил себя как смелый, находчивый и инициативный летчик, выдающийся командир-воспитатель. Он сбил 8 вражеских самолетов, уничтожил немало техники и живой силы противника. На родину герой возвратился в конце 1937 года. Его грудь украшали медаль "Золотая Звезда", орден Ленина и два ордена Красного Знамени. Командование ВВС Красной Армии по достоинству оценило заслуги Анатолия Константиновича и поставило его во главе летной инспекции.

Вот почему мы гордились тем, что наша школа носила имя А. К. Серова.

Осенью 1939 года наша летная школа перебазировалась в Батайск. Работая там инструктором, а затем командиром звена, я успел к началу войны подготовить около шестидесяти молодых летчиков-истребителей.

На новый аэродром, как я уже говорил, мы перелетели в первой декаде июля. Летчики сразу же получили полетные карты и стали изучать по ним район предстоящих действий.

О фронтовой обстановке мои однополчане знали тогда очень немного: по существу, только то, о чем сообщали радио и газеты. Нам, к примеру, было известно, что крупные бои с немецко-фашистскими захватчиками советские войска ведут на новоград-волынском направлении. Потом Информбюро стало оперировать более масштабным направлением - юго-западным.

Мы радовались, когда узнавали, что наши войска продолжают операции против мотомеханизированных частей противника, сдерживая их продвижение на восток. С особым вниманием следили за действиями авиации, наносившей удары по вражеским наземным войскам и аэродромам.

Оценивая итоги первых трех недель войны, некоторые из нас наивно полагали, что мы вот-вот сокрушим вторгшуюся на нашу землю армию оккупантов. На такой вывод наталкивало и сообщение Совинформбюро от 13 июля. В нем говорилось: "Лучшие немецкие дивизии истреблены советскими войсками. Потери немцев убитыми, ранеными и пленными за этот период боев исчислялись цифрой не менее миллиона... Советская авиация, которую гитлеровские хвастуны еще в первые дни войны объявили разбитой, по уточненным данным, уничтожила более 2300 немецких самолетов... Немецкие войска потеряли более 3000 танков"{2}.

Нельзя спешить с выводами, основываясь лишь на цифрах вражеских потерь. Надо учитывать прежде всего потенциальные возможности противника, а о них нам никто не говорил. Партийно-политическая работа еще не была как следует налажена. Ведь полк только что сформировался, основное

внимание уделялось организационным вопросам.

А обстановка тогда, как мне стало известно позже, была исключительно тревожной. На линии довоенных оборонительных укреплений нашим наземным войскам не удалось остановить противника. Его танковые и моторизованные дивизии, прорвавшись с новоград-волынского направления, находились в двадцати километрах от Киева. Вражеские танки двигались к столице Украины и со стороны Житомира.

Наш полк, которым командовал майор Н. И. Баранов, предназначался для разведки в интересах наземных войск, сопровождения бомбардировщиков и штурмовиков при действии по живой силе и технике противника. Мне очень хорошо запомнился первый вылет на боевое задание.

Возвратившись из штаба части, командир эскадрильи капитан Кулев построил летчиков и сказал:

- Достаньте полетные карты. - Мы открыли планшеты. - Найдите, продолжал он, - город Бобринец, что девяносто километров северо-западнее нашего аэродрома. Нашли? Вот в этот район и полетим в составе двенадцати экипажей. Будем штурмовать колонну немецких войск.

Далее капитан установил время вылета, определил порядок следования по маршруту, указал наиболее характерные ориентиры, сообщил некоторые другие необходимые данные. Душа, что называется, пела: наконец-то летим в бой с ненавистным врагом. От нетерпения не стоялось на месте.

И вот "ястребки" один за другим отрываются от земли и взмывают в безоблачное июльское небо. Сделав круг над аэродромом, они строятся в клин звеньев и берут курс на Бобринец. Мое звено, состоявшее из трех экипажей, шло замыкающим. Справа от меня находился Н. Демидов, слева - В. Балашов.

Под крылом голубой извилистой лентой сверкнул Ингулец, затем поплыли навстречу угодья созревших хлебов, большаки и проселочные дороги, забитые толпами людей, стадами скота, вереницами автомашин. Я смотрю на эту пеструю массу, медленно продвигающуюся на восток, и мои руки, сжимающие штурвал, наливаются синевой. К горлу комом подступает злоба на тех, кто заставил мирных жителей - женщин, стариков и детей - поспешно оставлять родной кров, бросать все, что было близко и дорого. "Ну, погодите, - скрипя зубами, говорю вслух, - уже недалек час расплаты, скоро мы встретимся!"

Над междуречьем Черного Ташлыка и Ингула бирюзовое небо начала затягивать хмарь. Неужели погода портится? Кажется, с северо-запада наплывают облака. Нет, это не облака... Я никогда

не видел такой завесы пыли. Что там случилось? Летим навстречу страшному тайфуну, застилающему горизонт. Чем ближе подходим к нему, тем становится яснее: из Умани на Бобринец катится стальная лавина врага, подминая гусеницами и колесами машин все, что попадается на пути. Она и дорогу стерла бы в порошок, если можно было бы обойтись без нее...

Бросаю взгляд на высотомер. Стрелки прибора застыли на цифре 1500. Так держать, это заданная высота. Смотрю на своих ведомых. Чувствую, оба они излишне напряжены: то сокращают, то увеличивают дистанцию и интервал. Нервничают? Возможно. Цель близка, вот-вот встретятся с врагом. И главное впервые. Как тут не волноваться...

Бобринец остается в пяти километрах севернее. Теперь становится ясно: вражья лавина находится где-то между ним и небольшим городком Памошная.

Смотрю за машиной капитана Кулева: сейчас он должен подать команду на перестроение. Радиоаппаратуры на истребителях И-16 нет, поэтому надо внимательно следить за эволюциями ведущего группы. Вот комэск покачиванием крыльев подает сигнал: перестроить боевой порядок в правый пеленг звеньев. Я и мои ведомые чуть приотстали, давая возможность левому звену встать на положенное место.

Пока мы перестраивались и изготавливались для атаки, колонна противника остановилась, перестала пылить. "В чем дело?" - недоумевал я. И только чуть позже понял: фашисты приняли меры для отражения нашего налета. И вообще, по неопытности мы действовали неправильно. Боевой порядок надо было перестроить задолго до подхода к цели, атаковать же следовало не с полуторакилометровой высоты, а метров с пятисот - трехсот. Одним словом, внезапности добиться не удалось.

Самолет Кулева произвел движение, очень похожее на клевок. Вот так же реагирует чуткий поплавок, когда осторожная рыба пробует насадку. Это означало: "За мной, в атаку!" Вслед за капитаном мы ринулись вниз на головные автомашины вражеской колонны. С дороги по истребителям хлестали свинцовые очереди крупнокалиберных пулеметов, били зенитные пушки. Однако встречный поток огня не остудил боевого азарта летчиков. Мы упрямо шли за своим командиром и с ожесточением расстреливали разбегающуюся пехоту, грузовики и легковушки. Где-то, почти у самой земли, выводили самолеты из пикирования, боевым разворотом уходили вверх и снова бросались с высоты на неприятельскую колонну, змеившуюся по украинскому шляху. Голова "змеи" на колесах дымилась и полыхала огнем. Теперь мы

атаковали ее хвост, чтобы застопорить движение, не дать возможности выбраться из-под губительных ударов. Когда очаги пожара занялись и там, спикировали на середину колонны. Загорелось еще несколько автомашин.

Страха не было, потому что каждый из нас по-настоящему пока не представлял себе, что такое опасность, чем грозит нам противовоздушная оборона противника. Мы лезли, что называется, напролом, совершенно не владея искусством противозенитного маневра. Атаковали все вдруг, плотно сомкнутым строем, увеличивая тем самым вероятность быть сбитыми. Выходили из пикирования тоже неумело, подставляя машины под вражеский огонь, и, наконец, били по цели до тех пор, пока не израсходовали весь боекомплект, что совершенно недопустимо в боевых условиях. Не было у нас ни группы прикрытия, ни резерва. Наше счастье, что на маршруте и в районе цели не оказалось вражеских истребителей.

Командир эскадрильи подал сигнал на выход из атаки (несколько раз переложил самолет с крыла на крыло). Мы прекратили штурмовку, собрались в боевой порядок и легли на обратный курс. Потерь не было, но пробоины в фюзеляже, крыльях и хвостовом оперении просматривались даже сквозь плексиглас фонаря кабины.

На земле нас встречали летчики, техники, механики, даже официантки столовой. Все поздравляли группу Кулева с боевым крещением, смотрели на возвратившихся с задания как на героев, хотя блин-то получился комом: восемь машин из двенадцати получили сильные повреждения. Их сразу же облепили специалисты полковых авиационно-ремонтных мастерских (ПАРМ) и приступили к работе. Застучали молотки, заширкали напильники, зажужжали дрели.

А летчиков собрал командир полка. Выслушав доклады капитана Кулева и ведущих звеньев, он подробно разобрал наш полет. Мы слушали, стыдливо опустив глаза, и, видимо, каждый, подобно мне, иронизировал над собой: "Вот так штурманули..."

Желая ободрить нас, майор нашел все-таки утешительные слова:

- Во всяком деле начало редко обходится без ошибок. Важно осмыслить их и правильно определить причины, чтобы не повторять в дальнейшем.

После разбора я отозвал летчиков своего звена в сторону, и мы продолжили разговор. В непринужденной обстановке обменялись впечатлениями о первом боевом вылете, извлекли для себя уроки.

- Других в школе учили уму-разуму, а сами, оказывается, еще

многого не знаем, не умеем, - закуривая папиросу, сказал Владимир Балашов. Он с силой выдохнул дым и задумчиво добавил: - Как же будут воевать наши воспитанники и что скажут они о своих инструкторах?

- Не беспокойся, в боевых полках командиры практически покажут им все то, чему мы не успели их научить, - возразил Николай Демидов. - И наши бывшие курсанты поймут: больше того, что они получили, мы не могли им дать. Война, брат, жесточайшая школа, она вносит очень существенные коррективы в практику обучения войск и в тактику борьбы с противником. А враг у нас, сам знаешь, опытный. На счету немало черных дел...

- Верно, Николай, - согласился Балашов. - Фашистские громилы здорово поднаторели в разбоях. Ну, ничего, дай срок. Такого перца зададим, кровавыми слезами заплачут. - Зло бросив на землю окурок, он с силой придавил его каблуком.

Приятно было сознавать, что в моем звене подобрались люди политически зрелые, правильно оценивающие обстановку на фронте, причины наших временных неудач. Пусть боевого опыта у них пока нет, но они непременно научатся воевать и будут умело бить врага. С такими товарищами не страшны никакие испытания.

...За первым вылетом последовал второй, третий... День ото дня боевая работа полка становилась все более напряженной, иногда приходилось по пять-шесть раз подниматься в небо. Наши наземные войска вели ожесточенные оборонительные беи и нуждались в хорошей поддержке с воздуха. А поскольку потери в летчиках и самолетах восполнялись далеко не полностью, оставшимся в строю истребителям приходилось летать с предельным напряжением.

Контролировали мы все тот же район - юго-западнее и южнее Кировограда. Задания выполняли самые разнообразные: вели воздушную разведку, уничтожали живую силу и технику врага, охраняли переправы через Ингул и Черный Ташлык, дороги, запруженные потоками беженцев.

Теперь наши летчики действовали осторожнее, а вернее - тактически грамотнее. К цели они старались подойти скрытно, на малой высоте, атаковать внезапно из-за леса, высотки или какого-либо другого естественного прикрытия. Чтобы избежать потерь от огня вражеских зенитчиков, мы производили атаки на повышенных скоростях с углом пикирования до 30-40 градусов, при разомкнутом боевом порядке. Каждый бил по заранее намеченному объекту, не забывая оставить часть боекомплекта на случай встречи с вражескими истребителями. На свой аэродром уходили в строю, обеспечивающем вступление в бой без

перестроения, с ходу.

Под напором превосходящих сил наши наземные войска не смогли удержать город Бобринец и, оказывая гитлеровцам упорное сопротивление, с боями отходили на восток. Даже нам, воюющим в небе, становилось ясно, что заранее подготовленных рубежей у них не было. Тем не менее захватчики получали достойный отпор.

В ту пору в нашей стране повсеместно проходили собрания и митинги, посвященные заключению соглашения между правительствами СССР и Великобритании о совместных действиях в войне против Германии. Трудящиеся выражали надежду, что такой союз быстро приведет к укреплению антигитлеровской коалиции.

Состоялись митинги и в нашей части. Правда, мы не рассчитывали на скорую и действенную помощь англичан, надеялись прежде всего на свой народ, на самих себя, и потому речи выступавших авиаторов были скупыми и сдержанными. Но никто из нас не сомневался в том, что немецким фашистам не уйти от возмездия, что они будут разгромлены.

...От города Бобринец гитлеровцы по шоссе ринулись на Солонцеватку и Устиновку. В южные районы нашей Родины ломилась группа армий "Юг". Стрелы вражеских ударов тянулись к берегам Днепра, а далее нацеливались на Ростов-на-Дону, Сталинград и Грозный.

Ненависть к немецко-фашистским оккупантам переполняла наши сердца. Каждый из нас старался в любых, даже в самых неблагоприятных, условиях одержать верх над врагом, ибо понимал, что, чем больше мы уничтожим фашистов, тем быстрее добудем желанную победу.

С такими мыслями я пришел на аэродром и в этот раз. В тревожное небо стремительно взмыли четыре звена истребителей, ведомых Б. Н. Ереминым. Мое звено замыкало строй, осуществляя прикрытие группы.

К Устиновке шли на полукилометровой высоте в боевом строю, позволяющем атаковать с ходу. Обнаружив вражескую колонну, мы обрушили на нее всю мощь своего огня. Удар получился внезапным и весьма эффективным. Мне и моим ведомым были хорошо видны объятые пламенем головные автомашины, в панике разбегающиеся солдаты и офицеры. Ударная группа, состоявшая из трех звеньев истребителей И-16, зашла на цель еще раз. Внизу образовалось несколько очагов пожара. Рвались автоцистерны с горючим, ящики с боеприпасами. Подумалось; "Сейчас бы сюда шестерку наших грозных штурмовиков... Вот бы устроили тарарам!" К сожалению,

"ильюшиных" было еще маловато.

Истребители сделали третий заход. Вражеские зенитчики пока не обнаруживали себя: видимо, они были деморализованы активными действиями "ястребков". И вдруг один из наших "ишачков" как бы вздрогнул, от его мотора к кабине поползли языки пламени. В чем дело? Неужели появились немецкие истребители? Оглядевшись вокруг, я не увидел ни "мессершмиттов", ни "фокке-вульфов". Стало быть, И-16 был подбит зенитным снарядом. Мою догадку подтвердили повисшие справа шапки разрывов. Вероятно, один из артиллерийских расчетов противника все-таки преодолел чувство страха и открыл огонь.

От горящего самолета отделилась черная точка, а вскоре в небе ромашковой белизной сверкнул купол парашюта. Под напором воздушного потока он обрел форму сферического конуса и стал бережно опускать летчика на землю.

Внизу неровным темно-зеленым пятном виднелся лес. Парашютист, корректируя направление снижения, то подбирал, то отпускал стропы. Даже с большого расстояния можно было определить, что приземлится он недалеко от лесной опушки.

Еще в первые секунды падения загоревшегося И-16 я успел различить его хвостовой номер. Это была машина Алексея М. (К сожалению, летчик не мог вспомнить ничего определенного, когда тридцать лет спустя я рассказал ему историю, случившуюся в районе Устиновки. Вот почему не могу здесь назвать его фамилию.)

Ударная группа, возглавляемая Б. Н. Ереминым, после выполнения задания взяла курс на Криворожский аэродром. А наше звено продолжало кружить над снижавшимся парашютом, опасаясь, как бы не налетели "мессершмитты" и не расстреляли в воздухе Алексея. К счастью, истребители противника не появлялись. Однако опасность для сбитого летчика не миновала: к месту его приземления мчались вражеские мотоциклисты. Конечно, они попытаются схватить советского воина живым. Но нет, мы не допустим такого.

Владимир Балашов, Николай Демидов и я открываем по мотоциклистам огонь. Они оказались в ловушке: свернуть в лес - нельзя, в поле - бесполезно. На головы оккупантов обрушивается свинцовый ливень. "Вот вам Алексей! Вот вам русский летчик!" - приговаривал я, нажимая на пулеметные гашетки. Ничего, что калибр ШКАСа маловат (7,62 миллиметра), зато их на "ястребке" четыре, скорострельность каждого 1800 выстрелов в минуту. Захлебываясь кровью, фашисты падали с мотоциклов в дорожную пыль, в обочинные канавы. Пусть камнем станет им чужая земля!

Пусть могилы их останутся безвестными! Пусть будут прокляты их имена!

Жаль, что местность не позволяла произвести посадку, а то бы один из нас приземлился и взял однополчанина на борт, как это делали наши летчики во время боев с японскими самураями в районе Халхин-Гола и с финнами на Карельском перешейке. Чувство взаимовыручки и войсковой дружбы среди советских авиаторов развито больше, чем в любой другой армии.

Приземлившись, Алексей сбросил лямки парашюта, в знак благодарности помахал нам рукой и вскоре скрылся в лесу. Чтобы летчик мог без опаски уйти подальше от места приземления, наше звено еще несколько минут патрулировало над лесной опушкой и вдоль дорог, по которым фашисты могли продолжать погоню.

Сделав пометку на карте, я решил прилететь сюда на У-2 (самолет конструкции Н. Н. Поликарпова, переименованный позже в По-2), приземлиться на клеверном поле с другой стороны леса и взять Алексея. Как найти его - об этом пока не думалось. Возвратившись в полк, доложил майору Н. И. Баранову о действиях звена по прикрытию Алексея, о своем намерении немедленно начать поиски.

- Правильное решение, - одобрил Николай Иванович. - Берите связной самолет и вылетайте в отмеченный вами район. Сейчас нет сплошной линии фронта, летчика можно спасти. Вас будут сопровождать два истребителя. Кого бы вы хотели взять с собой?

- Целесообразнее всего своих ведомых.

- Хорошо. Желаю удачи, - напутствовал майор.

От Кривого Рога до места парашютирования Алексея было не более семидесяти километров, и мы довольно быстро достигли района поиска. Истребители шли намного выше меня, а я, снизившись до пятидесяти метров, тщательно осматривал местность. Несколько раз натыкался на ружейно-пулеметный огонь с земли. На крыльях и фюзеляже моего самолета появилось несколько пробоин.

Вот и лес, где вражеские мотоциклисты пытались взять в плен Алексея. Оставшиеся в живых уже успели подобрать трупы убитых. Делаю один круг, второй, постепенно их расширяя. Сверху доносится успокаивающий рокот истребителей. Николай и Владимир в любую секунду готовы отразить атаку "мессершмиттов". Но их пока не видно в небе.

Снова кружу над лесом и прилегающими к нему полями. Где же Алексей? Замечаю только двух вражеских мотоциклистов. Вероятно, они, догадавшись, что мы кого-то ищем, решили еще раз обшарить лес. Балашов и Демидов пулеметными очередями

вынудили их скрыться.

Когда у истребителей горючего осталось только на возвращение домой, они, покачав крыльями, повернули на юго-восток. Мне тоже пришлось взять обратный курс.

По пути на аэродром я то набирал высоту до ста пятидесяти - двухсот метров, то шел на бреющем полете, то есть низко над землей. В душе еще теплилась надежда найти Алексея. И вдруг в излучине небольшой речушки замечаю скопление автомашин и пехоты. Здесь оказалась немецкая переправа. Какая досада, что на моем У-2 нет радио и я не могу вызвать из полка истребителей!

Не успел подумать об этом, как снизу потянулись сотни разноцветных нитей. Ничего себе ниточки - огонь и свинец. Что делать? Резко пикирую над переправой, и солдаты, прекратив стрельбу, в панике бросаются в воду. Оказывается, в критическом положении и ложный маневр помогает.

"Кукурузник" мой выглядит каким-то оборванцем: висят лохмотья перкали, зияют дыры. Но держится молодцом. А это главное - знай наших! На аэродром дошел на последних каплях бензина.

- Нет? - спросил командир полка.

- Не нашел...

Алексей прибыл в полк только на четвертые сутки.

* * *

В непрерывных тяжелых боях догорал июль. По тому, как часто мы меняли места базирования на огромном пространстве от Каховки до Днепропетровска, было ясно, что такое маневрирование вызывается острой необходимостью. Дело в том, что в распоряжении командующего ВВС фронта было крайне мало авиации. Кроме того, на нашем театре военных действий складывалась весьма сложная обстановка: в начале августа под нажимом превосходящих сил группы немецко-фашистских армий "Юг" войска Юго-Западного фронта оставили Кировоград, а Южного - начали отход с рубежа Кременчуг, Кировоград, Первомайск, Рыбница, Дубоссары за реку Днепр. Правда, города и села они оставляли после кровопролитных боев, поэтому отступление их было не поспешным, а медленным, постепенным и продолжалось до 25 августа. В середине месяца противник занял Кривой Рог.

И вот мы перелетели на один из запорожских аэродромов. Задача полка во взаимодействии с наземными частями выбить врага с острова Хортица родины Запорожской Сечи, гордости и славы казацкой. Днем по нашему аэродрому била немецкая артиллерия, ночью налетала вражеская бомбардировочная авиация. Работать под непрерывным огневым воздействием было

очень тяжело, но все-таки летали на боевые задания: штурмовали артиллерийские позиции неприятеля, истребляли его живую силу.

Наша эскадрилья, как я уже говорил, была вооружена самолетами конструкции Н. Н. Поликарпова И-16, максимальная скорость которых доходила до 400 км/час. Другая эскадрилья летала на высотном истребителе МиГ-1 А. И. Микояна и М. И. Гуревича. Его скорость на пикировании достигала 640 км/час.

Самолеты стояли обычно где-нибудь на окраине аэродрома, в укрытиях. И все же авиационные и артиллерийские налеты немцев выводили из строя то один, то другой истребитель.

После одного из таких налетов серьезно пострадал "миг" Михаила Седова. Техники отремонтировали его, летчику предстояло проверить действие всех систем самолета в воздухе. Михаил обладал богатырским телосложением и незаурядной физической силой, летал не зная усталости. Машина легко подчинялась ему.

Опробовав мотор, Седов взлетел. Нижний край облаков свисал где-то на высоте двух - двух с половиной километров. Набрав полторы тысячи метров, Михаил начал виражить, внимательно обозревая пространство. Из облаков неожиданно вывалились восемь "мессершмиттов".

- "Мессеры", сзади "мессеры"! - крикнул кто-то из нас, будто Седов мог услышать это предостережение.

Михаил, вероятно, тоже заметил противника. Он сделал такой резкий и крутой разворот, который мог выдержать только очень сильный человек. Маневр был отличный: летчик не только вышел из-под удара, но и моментально оказался в хвосте замыкающей пары Ме-109. Короткая пулеметная очередь. Один из "мессеров" сразу же задымил и со снижением потянул на правобережье Днепра.

- Ура Седову!

- Молодец, Михаил! - слышались восторженные возгласы людей, видевших эту картину.

Воздушный бой одного нашего истребителя против восьми вражеских и в самом деле заслуживал похвалы. Противник располагал шестнадцатью пулеметами калибра 7,92 миллиметра и восемью 20-миллиметровыми пушками. А у советского летчика было всего лишь три пулеметных ствола, два из которых малокалиберные. Это был поистине богатырский поединок Седова.

Следовало бы, конечно, помочь Михаилу, но сделать это было невозможно. Как только завязался воздушный бой, на аэродром обрушился шквал артиллерийского огня. Его вызвали немецкие

летчики по радио. Маресьев, Балашов и Саломатин, находившиеся в готовности номер один, не смогли взлететь, а тех, кто не дежурил, вражеские снаряды загнали в укрытия обыкновенные щели, вырытые еще до нашего прибытия в Запорожье.

Седов гонялся за фашистами, а те - за Седовым. Карусель вертелась минут двадцать. От напряжения взмокла спина даже у тех, кто с земли следил за этой схваткой в небе. Каково же было Михаилу, ежесекундно подвергавшемуся смертельной опасности! Он, казалось, чудом уходил от огненных трасс. Но вот бой закончился. Семеро немцев не смогли справиться с одним русским богатырем и вслед за подбитым "мессером" повернули на запад.

Седов сумел сесть на своем аэродроме, несмотря на то что его самолет был основательно поклеван вражескими снарядами. Когда "миг" зарулил на стоянку, к нему бросились техники и летчики. Однополчане поздравляли друга с победой, но Михаил был явно чем-то недоволен. "Есть же такие люди, скажи на милость! - невольно подумал я. - Его чествуют, а он хмурится..."

Красноармейцы батальона аэродромного обслуживания приступили к восстановлению взлетно-посадочной полосы: заваливали воронки землей и гравием, утрамбовывали, укатывали. А наши механики и техники начали ремонтировать самолеты, поврежденные осколками снарядов.

- Вишняков, на командный пункт! - позвал меня командир эскадрильи.

На КП уже собрались Маресьев, Демидов, Саломатин, Федоров и Костыгов. Пригласив летчиков сесть, командир полка поставил задачу:

- Приказано выслать на Хортицу шесть самолетов. Нужно нанести удар по живой силе и технике противника. Кроме того, надо вызвать огонь зенитной артиллерии на себя и подавить его штурмовыми действиями. Ведущим группы назначаю Александра Костыгова.

Мы сразу же в деталях обсудили варианты внезапного подхода к цели, определили направление атак и порядок взаимодействия между самолетами и звеньями.

До острова, занятого гитлеровцами, было рукой подать. Шестерка истребителей подошла к нему на бреющем полете и, набрав высоту, атаковала противника. Маневр и удар были настолько неожиданными, что немцы не успели сделать по нашим самолетам ни одного выстрела.

"Повторяем атаку!" - покачиванием крыльев просигналил командир группы. И шестерка И-16 снова вошла в пике.

На этот раз Хортица, словно гигантский ерш, ощетинилась огненными колючками. Каждый из нас уже знал, что такое противозенитный маневр, и умело пользовался им. Делаем третий заход, четвертый... Буйство зенитного огня постепенно сникало. Наконец не стала стрелять ни одна вражеская зенитка, будто были перебиты все орудийные расчеты.

И как раз в это время с левого берега Днепра показалась группа бомбардировщиков. На их бортах алели звезды. Наши! Именно они должны были прилететь и обрушить на врага смертоносный груз. Вслед за бомбардировщиками над Хортицей появились штурмовики, которые тоже нанесли по противнику мощный удар. Внизу бушевало море огня и дыма. Мы вшестером барражировали над островом, ожидая появления немецких истребителей.

Закончив работу, бомбардировщики и штурмовики повернули на восток, а командир нашей группы Александр Костыгов решил ударить по уцелевшим целям. Во время этой атаки шальной снаряд попал в мотор моего самолета. Удар, треск. И... тишина Винт остановился. Трудно управлять самолетом, если не работает двигатель. Что делать? На правом берегу Днепра враги, до левого вряд ли удастся дотянуть. И все же я кое-как повернул "ишачка" на восток и направился к ближайшим плавням.

Скорость и высота катастрофически падали. Только бы не плюхнуться в воду... Вот уже до берега метров сто. Самолет, коснувшись воды, скользит, словно крылатая лодка. Слева и справа зашуршали камыши, внизу что-то зачавкало. Машина проползла на фюзеляже еще несколько метров и остановилась на кочках, поросших жиденькой травой.

Демидов и Саломатин, следившие за моей посадкой, сделали надо мной два круга и ушли. Я вылез из кабины на центроплан и осмотрелся. Вокруг... ни души. Сухой берег находился метрах в тридцати. Надо как-то выбираться из этой трясины. Ступив ногой на ближайшую кочку, я вроде бы почувствовал опору и сделал первый шаг. Но вторая кочка, словно поплавок, утонула в рыжеватой жиже и противно чавкнула. Нога увязла до самого колена. Ого, твердь-то обманчивая... Пришлось ползти по-пластунски.

Мокро, липко, грязно. Барахтаюсь, словно бегемот, в этом вонючем болоте. Сигнал бедствия, что ли, подать? Достаю из кобуры пистолет и делаю несколько выстрелов. В ответ только заквакали лягушки.

- Сволочи! - плюнул я в сторону болотных обитателей.

- Гады, - вдруг подтвердил кто-то человеческим голосом.

Я поднял голову и увидел невдалеке рыжебородого деда. Как

потом выяснилось, он пас на берегу коровенку. Услышав выстрелы, решил полюбопытствовать, кто без надобности стреляет.

- Выручайте, - попросил я старика.

Он кинул мне конец веревки, но я не поймал. Второй раз получилось удачнее. Когда подтянулся до сухого места и поднялся, увидел, что одного сапога у меня нет. Лезть обратно в трясину было рискованно...

- Далеко ли дорога на Запорожье? - спросил я у своего спасителя.

- Рядом, парень. Пойдем, покажу.

Хотя я мало-мальски привел себя в порядок, вид у меня остался все-таки невзрачный. Представьте себе верзилу сто девяносто сантиметров ростом, всего измазанного грязью и с одной обутой ногой. И он к тому же голосует, просит остановить машину. Ни один шофер, конечно, не притормозил. Пришлось действовать более решительно...

На аэродром я прибыл как раз в тот момент, когда командир полка майор Баранов объявлял от имени полковника В. А. Судеца благодарность всем участникам налета на остров Хортица. Заслужить поощрение от командира 4-го авиационного корпуса дальнебомбардировочной авиации резерва Главного Командования было большой честью. Имя Судеца уже в первые месяцы войны стало известно многим авиаторам. Владимир Александрович - человек с богатейшей биографией. Службу в ВВС он начал рядовым механиком, затем стал техником самолета, а позже переучился на летчика. Был поочередно командиром экипажа, звена, отряда, командовал эскадрильей, бригадой, дивизией, принимал участие в войне против японских захватчиков и в боях на Карельском перешейке. За образцовое выполнение заданий командования правительство наградило его орденом Ленина и двумя орденами Красного Знамени. Одним словом, это был перспективный авиационный командир.

Опережая события, скажу, что с марта 1943 года и до конца войны генерал В. А. Судец командовал 17-й воздушной армией, летчики которой отличились в сражении на Орловско-Курской дуге, яростно громили танковые и моторизованные части немцев в Донбассе, в Запорожье, Днепропетровске, Кривом Роге и других городах, которые нам пришлось оставить летом 1941 года... "По окончании войны, - шутил Толбухин, - этому летучему командарму нужно поставить золотой памятник и обязательно в комбинации с "кукурузником"{3}.

Впоследствии В. А. Судец стал Героем Советского Союза, Маршалом авиации, Народным Героем Югославии, почетным

летчиком МНР и Югославии, почетным гражданином Тирасполя, кавалером тридцати советских и иностранных орденов и медалей.

Впрочем, тогда... тогда я не думал ни о блестящей перспективе комкора Судца, ни тем более об изменчивой кривой своей собственной судьбы. Словно бога умолил техника, чтобы он вместе с товарищами ухитрился вытащить из трясины мой самолет. Летчиков, не имевших машин, называли сиротливо-обидным словом "безлошадник". Представьте себе такую форму приветствия:

- Здорово, безлошадник!

Или насмешливо-снисходительный тон человека, только что возвратившегося с задания:

- Ну, как делишки, безлошадник?

Благо недолго пришлось носить мне это потешно-уничижительное звание. Самолет мой вытащили, а полковые умельцы отремонтировали его и подготовили к новым полетам. Надо сказать, что техники, механики, мотористы, пармовцы работали самоотверженно. Из битых-перебитых машин они каким-то образом собирали более или менее боеспособный "ястребок", и один из бедолаг-безлошадников снова поднимался в небо.

И все же в полку, как и в соседних частях, не хватало самолетов. Чтобы летчики не дисквалифицировались, приходилось порой к одной машине прикреплять двух-трех человек. Один сел - другой полетел. "Миги" и "ишаки" работали, что называется, на износ.

Нелегкое это было время: фронт поглощал и требовал значительно больше боевой техники, чем могла дать страна. В течение двух месяцев невозможно было смонтировать на новом месте эвакуированные авиационные предприятия, а тем более построить новые.

Известно, что в июле - ноябре 1941 года было эвакуировано и размещено на Урале, в Сибири, Поволжье и Казахстане 1523 предприятия, в том числе 1360 крупных, преимущественно военных. На примере эвакуации "Запорожстали", свидетелем которой мне довелось быть, знаю, как это трудно. Почти весь правый берег Днепра занимал неприятель. Демонтаж заводского оборудования, погрузка его на платформы и отправка на восток производились под ударами вражеской артиллерии и авиации. Чтобы ослабить воздействие немецких бомбардировщиков, нам приходилось патрулировать над "Запорожсталью" и железнодорожной станцией, где самоотверженно трудились тысячи рабочих завода и добровольцев Донбасса. Уникальный прокатный стан и около восьми тысяч вагонов вывезенного на

Урал черного металла сослужили добрую службу нашей Красной Армии.

Сообщения печати по поводу развертывания военно-промышленного потенциала страны радовали и обнадеживали фронтовиков. С большим подъемом встретили мы, например, известие о том, что Президиум Верховного Совета СССР принял Указ о награждении орденами и медалями работников знакомых нам заводов Народного комиссариата авиационной промышленности за образцовое выполнение заданий правительства по выпуску авиамоторов и боевых самолетов.

В ответ на титанические усилия тружеников тыла, на их заботу о нуждах авиаторов воздушные бойцы творили чудеса героизма. Во всех соединениях и частях ВВС стало известно имя летчика 74-го штурмового авиационного полка лейтенанта С. И. Колыбина. Во время штурмовки вражеской переправы через Десну в районе Корниловской Гужи (60 км севернее Киева) его самолет был подбит зенитным снарядом. Жертвуя своей жизнью, патриот направил объятую огнем машину в скопление немецкой техники. Землю потряс мощный взрыв. Очаги пожара вызвали панику среди гитлеровцев, большие потери. Лейтенант Колыбин, выброшенный из кабины взрывной волной, остался жив.

Горящий бомбардировщик нацелил на немецкую переправу через Днепр и летчик 81-го авиаполка дальнего действия младший лейтенант И. Т. Вдовенко. Командир и члены его экипажа погибли, но задачу, поставленную командованием, выполнили: мост был разбит.

Об этих и других подвигах авиаторов сообщало Советское информационное бюро, писали армейские, фронтовые и центральные газеты. Они стали достоянием всех воинов, всего народа.

...Из Запорожья мы перелетели в Большой Токмак, расположенный в пятидесяти километрах северо-восточнее Мелитополя. С этого аэродрома полк (вернее, 10-12 экипажей, имевшихся в наличии) летал на правый, а иногда и на левый берег Днепра. В частности, мы штурмовали вражеские войска, пытавшиеся сбить арьергарды наших наземных войск в районе Каховки.

- Ну как там? - кивая на багряное зарево, тревожно спрашивал кто-нибудь из техников.

Летчики бодрились:

- Заправляйте самолет, маршрут прежний - на Каховку.

А что там, на этом плацдарме? Не о нем ли говорят по радио: "Большие потери понесли немцы при попытке переправиться через реку Днепр на одном из участков фронта юго-западного

направления... За три дня бойцы майора Седельникова уничтожили свыше 600 немецких солдат, много различного инженерного имущества, сбили два самолета и разгромили противотанковую батарею немцев"{4}. Не там ли сражаются артиллеристы, о которых сообщается: "Батарея лейтенанта Петруничева, обороняя левый берег Днепра, за последние три дня сорвала четыре попытки немцев навести переправы. Огнем батареи уничтожено до 500 солдат и офицеров, 45 автомашин, три зенитные пулеметные установки, несколько танков и большое количество саперного инвентаря"{5}.

Днепр велик; на всем протяжении его от Херсона до Киева и выше кипят бои не на жизнь, а на смерть. Летишь над рекой и видишь: чего только нет в ней. Несут могучие воды к днепровскому лиману, к Черному морю полузатопленные, обгоревшие и во многих местах пробитые свинцом лодки, баркасы и другие судна, обуглившиеся бревна плотов, мостовых ферм и настилов, скелеты самолетов, разбитые повозки, разные принадлежности убитых солдат и трупы людей, принявших правую и неправую смерть...

В нашем полку все больше и больше безлошадников. Настал день, когда по тревоге взлетело всего шесть самолетов. На аэродроме остался один неисправный И-16 и несколько других покалеченных машин соседних полков. Шестерка взяла курс в район Кочкаровки, чтобы нанести штурмовой удар по скоплению вражеских войск. Остальные летчики, в том числе и я, с хорошей завистью смотрели на удаляющиеся самолеты, мысленно желали друзьям благополучного возвращения, чтобы самим сесть в еще не остывшие кабины и лететь в бой.

С запада появились три тяжелых трехмоторных бомбардировщика типа "Фокке-Вульф", шедших в сопровождении шести истребителей Ме-109. Куда и зачем они летят? Высыпать фугасные бомбы на наш аэродром? А может быть, пойдут дальше, на восток, чтобы разбомбить мост через реку Молочная, или железнодорожную станцию Старый Крым, или пристань в Мариуполе... К нашему счастью, фашисты напоролись на огонь какой-то зенитной части. Один "фоккер" развалился в воздухе, остальные, довернув южнее, стали разворачиваться в нашу сторону.

- Э-эй, - услышали мы чей-то крик, долетавший от неисправного И-16.

Обернувшись, увидели механика, призывно махавшего рукой. А техник уже запустил мотор и проверял его работу на всех режимах. Быстрее всех сообразил, в чем дело, Михаил Круглов. Он рванулся к самолету и через минуту уже сидел в кабине.

Оказывается, машину только что отремонтировали.

Вскоре Круглов взмыл в воздух и пошел навстречу группе немецких самолетов. Не обращая внимания на шестерку "мессершмиттов", Михаил с ходу атаковал трехмоторные гиганты. Сманеврировав, сделал второй заход, потом третий. Все, кто находился на аэродроме, с восхищением следили за действиями мастера воздушного боя. Не уступавший в силе богатырю Седову, Круглов на земле был нетороплив и степенен. А теперь вот, гляди, каким резвым оказался. Акробатом крутится среди восьми вражеских самолетов.

Опасаясь быть сбитыми, "фокке-вульфы" беспорядочно сбросили бомбы и повернули на запад. Тем временем три Ме-109 несколько отошли и со стороны солнца бросились на И-16. Однако Михаил не растерялся, умело вышел из-под вражеского удара и, оказавшись в хвосте у "мессера", открыл по нему огонь. Задымив, немецкий истребитель со снижением пошел к Днепру. Круглое устремился в погоню, чтобы добить его, и тут допустил ошибку: забыл об осмотрительности. Один из фашистов не преминул воспользоваться ею и длинной пушечной очередью поджег "ишачок". Каждый из нас тяжело вздохнул. Предупредить товарища об опасности мы не могли: на И-16 не было радиоаппаратуры.

Михаил выпрыгнул с парашютом, но второй "мессер" открыл по нему огонь и перебил вытяжной трос. Так и упал на землю наш герой, держа в правой руке скобу с обрывком троса...

За три месяца мы сбили в воздушных боях 17 вражеских самолетов, а сами недосчитались четырех. Соотношение потерь свидетельствует о мужестве и мастерстве наших летчиков, об их моральном и физическом превосходстве над фашистскими выкормышами. Однако никакая убыль в стане противника не могла нас утешить. Больно терять товарищей, боевых побратимов, ибо, как сказал поэт, "богатство мое составляют друзья".

Уже наступала осень, когда стало известно, что наш полк отправляют в тыл для переучивания. Это известие и радовало, и огорчало. Радовало потому, что получим самые совершенные машины и с новыми силами будем драться против ненавистного врага. Огорчало сознание того, что теперь, когда мы стали обстрелянными бойцами, именно нас, а не других летчиков, направляют в тыл.

Населенный пункт, куда мы прибыли, находился на берегу Волги. Здесь расквартировались и приступили к изучению новой материальной части. Было два типа истребителей - Як-1 и МиГ-3. Мне пришлось овладевать "мигом". Этот истребитель поступил на вооружение в 1941 году. Он имел мотор водяного охлаждения

мощностью 1200 лошадиных сил, развивал скорость свыше 620 км/час. Потолок его составлял двенадцать тысяч метров, дальность до тысячи километров. Вооружен он был двумя пулеметами ШКАС и одним крупнокалиберным системы Березина. Бомбовая нагрузка достигала 200 килограммов.

Семья летчиков-фронтовиков пополнялась выпускниками школ - сержантами. Кое-кого из "стариков" переводили в другие части с повышением: командир экипажа получал звено, а из звена уходили в отряды или эскадрильи. Совершенно неожиданно меня тоже вырвали из родного полка - вручили предписание убыть в отдельную авиационную эскадрилью ПВО...

Ох, как тяжело было расставаться с однополчанами, с которыми вместе начал воевать, облетел десятки фронтовых аэродромов, не раз ходил на боевые задания, радовался победам и горевал над могилами друзей!.. Борис Еремин, Алексей Маресьев, Николай Демидов, Владимир Балашов, Михаил Седов, Алексей Саломатин и Александр Костыгов снова улетали на фронт с майором Барановым. А меня оставляли в тылу, на волжском берегу.

- За что, - спрашиваю у командира полка, - отправляют в обоз?

- Какой обоз? - удивился Николай Иванович. - Разве охрана стратегического моста через крупнейшую водную магистраль мира - это обоз? А знаете ли вы, какие там есть другие объекты государственной важности? Нет? Тогда нечего хныкать. У меня попросили лучшего командира звена с перспективой повысить его в должности, мастера стрельбы по воздушным и наземным целям, отличного навигатора и... и, - Баранов даже начал заикаться от волнения. - Уж не ошибся ли я?

Своими сомнениями майор ошеломил меня. "Или в самом деле ненадежный человек?" - подумал о себе. От такой мысли стало жарко. И зачем затевал разговор? Вот оставят здесь и радуйся. Никакие заверения в патриотизме не помогут...

Заметив мое смущение, Николай Иванович чуть поубавил гнев и сказал на прощание:

- Там, на Волге, воздушный пост не менее важен, чем на Левобережной Украине. Тыл и фронт доверяют вам ключи от серединного неба Родины. Берегите его как зеницу ока.

Наши пути разошлись. Полк улетел на запад, я - на восток.

Глава третья.

Новые друзья

На площадке, расположенной на волжском берегу, стояло девять истребителей и примерно столько же учебных самолетов. Это были машины Отдельной эскадрильи, в которую меня

назначили командиром звена. Делая круг, заметил на старте нескольких человек. Они, видимо, пристально наблюдали за мной: что, мол, за новичок пожаловал к нам... Постарался оставить о себе хорошее впечатление: расчет и посадку произвел с предельной четкостью. Внимательно следил за пробегом и рулением, чтобы не было никаких отклонений.

Едва успел выбраться из кабины, как увидел слева группу людей. Ни одного знакомого лица. Кому докладывать? Смотрю, впереди стоит летчик в кожанке. На каждой петлице по три "кубаря" - так в просторечии называли знаки отличия командиров. Докладываю:

- Товарищ старший лейтенант, согласно предписанию младший лейтенант Вишняков прибыл для дальнейшего прохождения службы!

- Здравствуйте. Заместитель командира эскадрильи Стоянов, - назвал себя человек в реглане с коричневым цигейковым воротником. - Как долетели?

- Нормально. Волга - отличный ориентир.

- По посадке заметно, что вы были инструктором в летной школе. Не так ли? - полюбопытствовал Стоянов.

- Да, в Батайской.

- Значит, нашего полку прибыло, - весело произнес лейтенант, находившийся рядом со Стояновым.

- Соболев. Тоже в прошлом инструктор, - кивнул в сторону лейтенанта заместитель командира эскадрильи. - Знакомьтесь.

- Костя, - шагнул тот навстречу. Затем добавил: - Командир звена.

Кажется, сразу же познакомился со всеми людьми эскадрильи. Молоденький сержант, судя по всему - механик, спросил:

- А вы на фронте были?

- Пришлось повоевать.

Слово "повоевать" как магнит стянуло вокруг меня новых друзей. Видимо, никто из них еще не видел войны.

- Фронтовик!

- Воевал!

- Дрался с фашистами, - зашептали люди.

- Расскажите, - снова подал голос сержант, - как вы там...

В разговор вступил Стоянов:

- Я думаю, успеем еще побеседовать. Пусть отдохнет человек после полета, осмотрится, обвыкнет немного.

Все согласились с ним. Вероятно, старший лейтенант пользовался уважением и авторитетом.

- Идемте в штаб, - сказал мне Стоянов, - там же рядом и

общежитие летчиков.

Личный состав эскадрильи размещался в трех небольших домиках, прилепившихся к волжскому обрывистому берегу. В течение двадцати минут, пока шли туда, старший лейтенант рассказал кое-что о себе и сослуживцах, о задаче, которую выполняет часть, ибо эскадрилья была Отдельной.

Звали Стоянова Александром. Он сразу же производил впечатление простодушного и даже веселого человека. Ростом был невысок, головой едва доставал до моего плеча, но жилист и крепок, словно дубок. Позже узнал, что он любил аккуратно одеваться, ежедневно брился, регулярно подшивал свежие подворотнички.

- Поблажку дашь себе - привыкнешь к небрежности. А от нее до нерадения один шаг, - говорил Стоянов. - Можно ли от людей требовать дисциплины и порядка, если сам в этом не тверд!

Так он преподал мне урок требовательности. Для чего? Видимо, опасался, как бы фронтовой "дух вольности" не повлиял на эскадрилью, летчики которой мечтали о боевой работе. Сам Стоянов успел побывать в боях еще раньше меня дрался с японскими самураями два года тому назад. Затем по какой-то причине уволился в запас, а с началом этой войны вновь был призван в армию.

Я постарался развеять опасения замкомэска: инструкторская работа до войны и фронтовой опыт давали мне право на это.

- Извини, обижать не хотел, - ответил Александр, незаметно - перейдя на "ты", - но лучше упредить нежелательные последствия, нежели потом упрекать себя за них.

Он посмотрел на меня снизу вверх и как-то виновато улыбнулся. Улыбка, хотя и добрая, почему-то не шла к его курносому лицу.

Может быть, поэтому, как я позже узнал, Стоянов улыбался редко.

В штабе, куда мы пришли, никого не было, кроме писаря. Встав из-за стола, красноармеец козырнул нам и хотел было выключить радио.

- Не надо, - остановил его старший лейтенант. - Послушаем.

Сели, распахнулись, сняли головные уборы. В штабе было довольно тепло и относительно уютно.

- Ну, что там? - Стоянов посмотрел на черный круг динамика.

- Ростовское, клинское, волоколамское и тульское направления, - с готовностью ответил красноармеец, снова поднявшийся из-за стола. - А сейчас...

Стоянов махнул рукой, и писарь умолк, сел на табуретку. О чем сообщалось сейчас, мы услышали сами:

"Из оккупированных районов Орловской области поступают сведения о чудовищных злодеяниях фашистских извергов. В районе реки Сож немецкий патруль задержал семь колхозников. У одного из них оказалась справка о том, что он является членом колхоза "Красный партизан". Слово "партизан" привело фашистов в ярость. Все семь колхозников были расстреляны на месте. Гитлеровцы разграбили и сожгли деревни Ольговка и Калиновка только за то, что крестьяне этих деревень пытались воспрепятствовать грабежам. В селе Рогово, Почепского сельсовета, группа фашистов изнасиловала Прудникову, председателя колхоза имени Кирова. Надругавшись над женщиной, гитлеровские людоеды повесили ее..."

Красноармеец вырвал вилку радиошнура из розетки.

- Что так? - вскинул брови Стоянов.

- Мои места, - вздохнул парень и опустил повлажневшие глаза.

Стоянов посуровел, сочувственно покачал головой и тихо, раздельно произнес:

- Вот беда-то какая...

Под его рукой хрустнуло пресс-папье из искусственного стекла. Нервничает. Думает, пожалуй, о том же, о чем и я: на фронт бы сейчас, чтобы лично отомстить врагу за лихо, причиненное орловчанам. Да только ли им? Много нашей земли захватили оккупанты, много натворили черных дел... и будут сеять смерть до тех пор, пока не прогоним их восвояси. Такова натура любого захватчика, а фашистских головорезов - в особенности.

- Ладно, - Стоянов отодвинул в сторону сломанное пресс-папье, - за все с ними сочтемся... А пока, Петр, - назвал он красноармейца по имени, поставь на все виды довольствия командира звена Вишнякова.

Уладив с документами, пошли в общежитие. Оно оказалось тесноватым, но чистым.

- Вот здесь будешь отдыхать, - указал Стоянов на одну из десяти железных коек, - рядом со мной.

На столе, стоявшем на середине комнаты, лежала газета недельной давности. Свежие, должно быть, унесли на аэродром. В этой старой газете кто-то подчеркнул красным карандашом: "Гитлеровские бандиты установили в Орле, в центре города, виселицу... Учитель тов. Варламов говорит: "На многих улицах Орла лежат неубранные трупы невинно замученных и казненных людей. Фашистские негодяи останавливают прохожих, срывают с них теплую одежду, обувь, забирают деньги и ценные вещи. При малейшем протесте тут же расстреливают ограбленных..."

Значит, следят люди за сообщениями из тыла и с фронта, ведут счет злодеяниям оккупантов, горит в сердцах патриотов священный огонь ненависти к захватчикам.

- Сам-то откуда? - спросил Стоянов, присаживаясь к столу и отодвигая газету с красной отметиной, похожей на проступившую полосу крови.

- С верховьев Дона. Есть такой городок Данков, километрах в восьмидесяти восточнее Ефремова.

- Ефремов захвачен немцами. До твоей родины - рукой подать, - тревожно проговорил мой собеседник.

Опасная близость врага к местам, где я родился и вырос, беспокоила меня. Гитлеровские дикари не удержатся от разрушения города - реликвии русского народа. Когда-то Данков был пограничной крепостью Московского государства и до конца XVII века не единожды противостоял разорительным набегам ногайских и крымских татар. В эту честь, видно, мастеровые отлили данковский герб: в его верхней части, на золотом фоне, сложенные накрест серебряные меч и ножны, а над ними шапка зеленая, обложенная соболями, ниже, на зеленом поле, - лошадь.

Когда русская сила отвадила дикую татарву от разбоя, данковчане занялись разными ремеслами и промыслами, строили струги и даже морские корабли, торговали, занимались земледелием. Вольнолюбивый народ не терпел насилия над собой, бунтовал против помещиков, дворян, купцов и других власть имущих сословий; ложился под розги, сидел в тюрьмах, шел на каторжные работы в далекую Сибирь, однако не сдавался, не ронял человеческого достоинства.

После революции и гражданской войны Данков рос и хорошел на моих глазах, стал районным центром. Годы социалистического строительства коренным образом изменили облик города. И вот теперь к нему снова подступает беда...

"Все, кто не ушел в армию, - писали мне родные из деревни Требунские Выселки, что неподалеку от Данкова, - работают ныне денно и нощно. Вместе с военными роют окопы. Со стороны Ефремова слышна пушечная пальба: знать, великое противоборство идет... На всякий случай город подготовился к худшим дням: самый крупный завод эвакуирован, многие учреждения закрыты..."

Опережая события, замечу, что мои земляки внесли достойный вклад в общенародное дело борьбы с врагом. Помимо участия в оборонительных работах они посылали на фронт теплую одежду, сдавали в фонд обороны свои трудовые сбережения. В 1942 году, например, на постройку танковой колонны внесли один миллион триста тысяч рублей. А сколько

средств было собрано в последующие годы войны!

Тысячи воинов-данковчан самоотверженно сражались с противником на различных фронтах и в разных родах войск. Многие из них удостоены правительственных наград. Героями Советского Союза стали: летчик-бомбардировщик В. В. Осипов, артиллеристы Н. И. Краснов, И. А. Фролов, пехотинец П. С. Ковалев и другие воины-патриоты.

Но вернемся на аэродром зимней поры сорок первого года. Вскоре после прибытия в эскадрилью мне запланировали несколько ознакомительных полетов над теми объектами, где обычно барражировали летчики. Это были: мост через Волгу, пристань, железнодорожный узел, склады, нефтеперегонный завод, нефтебаза и еще несколько важных точек.

Само барражирование - дежурство в воздухе - было несложным: летай себе на заданных высотах по определенному маршруту, наблюдай за воздухом, одним словом - выполняй обязанности часового. Но дело в том, что часовой должен отразить нападение врага на его пост. А сумеют ли наши летчики успешно отбить внезапный налет немецких бомбардировщиков или попытку разведчика сфотографировать тыловые объекты? Никто из них, кроме Стоянова, не имел боевого опыта. Вот почему мне поручили передать сослуживцам навыки, приобретенные на фронте.

- Ну вот, друзья, - сказал Стоянов, исполнявший обязанности командира эскадрильи, который по какой-то причине отсутствовал, - теперь можно и нужно спрашивать Вишнякова обо всем, что вас интересует из области боевого применения и тактики воздушного боя.

Теоретические занятия, проходившие иногда в форме живой беседы, чередовались с тренировочными полетами. Я проводил показательные воздушные бои со всеми летчиками, поэтому, естественно, сильно уставал. Но что значит усталость в сравнении с чувством удовлетворения от того, что твои товарищи с каждым днем мужают, становятся крепче, чем были, воюют увереннее, напористее! Если на первых порах в эскадрилье не было такого командира экипажа, самолет которого во время учебного воздушного боя не попал бы в объектив моего фотокинопулемета, то со временем я все чаще стал привозить пустую пленку.

- Растут хлопцы, - радовался старший лейтенант Стоянов.

- Растут, - подтверждал я, - только мы пока далеко ' не совершенные воздушные бойцы.

- Это почему же? - удивился Стоянов.

- Потому, что настоящие мастера должны летать и ночью. А

мы по ночам спим, вместо нас дежурят зенитчики...

- Да-а, - задумчиво произнес замкомэска. - Вместо нас воюют, вместо нас дежурят... Надо что-то предпринимать.

Вскоре после этого разговора Александр Стоянов уехал в вышестоящий штаб и пробыл там двое суток. Приехал с таким видом, точно он именинник.

- Будем осваивать ночные полеты, Вишняков! - сообщил он. - Сначала на У-2, потом на УТ-2 и УТИ-4 и, наконец, на боевом.

Я искренне порадовался тому, что заместитель командира эскадрильи добился разрешения на освоение ночных полетов. Истребителю, умеющему летать в любое время суток, не страшен никакой враг - ни дневной, ни полуночный. Доказательство тому - действия авиаторов, обороняющих подступы к Москве и Ленинграду.

А вслед за этой отрадной вестью пришла новая: старший лейтенант Стоянов назначался командиром эскадрильи, на его место утвердили меня. По этому поводу устроили товарищеский ужин. Александр оказался страстным любителем русских народных песен. Всей эскадрильей пели о волжском утесе и Ермаке, о соколах и "Варяге". Спели бы и о летчиках, да не было, к великому сожалению, хорошей песни о них. Да и сейчас, кажется, выбор невелик. А уж кто, как не летчики, достойны славной песни!

В ходе освоения ночных полетов быстро проходили неделя за неделей. На некоторое время мне снова пришлось возвратиться в прежнюю часть, чтобы в совершенстве изучить особенности ночной подготовки на учебно-тренировочном истребителе УТИ-4. Этой довольно капризной машиной управлять было не так просто, особенно в темное время суток. Однако опытные товарищи помогли преодолеть все трудности.

Переучивание проходило успешно. Единственное, что тормозило дело, это сильные ветры, вьюги и снегопады. Чем подготовленнее, зрелее становились летчики, тем чаще заводили разговор о фронте.

- Боевое дежурство - дело важное, - говорили они, - но надо и пороху понюхать. После войны спросят: "Где дрался, много ли фашистов сбил?" Что ответишь? Караулил мост?..

В таких и подобных рассуждениях была, конечно, доля здравого смысла. Стремление ребят попасть на фронт подогревалось удачными боями советских авиаторов, о которых широко сообщалось в печати и по радио. Однажды мне удалось прочитать в газете большой материал о выдающейся победе моих бывших однополчан под руководством майора Н. И. Баранова.

Это было на Северо-Западном фронте. Семерка истребителей

встретила смешанную группу фашистской авиации, насчитывавшую 25 самолетов. Несмотря на численное превосходство неприятеля, наши ребята не дрогнули, смело вступили с немцами в бой. В результате противник потерял семь машин. В числе отличившихся были названы фамилии Еремина, Балашова, Демидова, Маресьева, Седова. Как я гордился своими старыми друзьями и как завидовал им вместе с новыми товарищами! Именно в этот раз кто-то из них зло пошутил:

- Сидеть нам в ПВО, пока война не кончится...

Однако этим, не очень воодушевляющим перспективам не было суждено сбыться. Как-то после очередной поездки в вышестоящий штаб командир эскадрильи сказал:

- Не исключена возможность, что к весне мы попадем в действующую армию.

Все восприняли это сообщение с таким подъемом, словно речь шла не о войне, а об интересной поездке по историческим и памятным местам.

В боевых дежурствах и заботах по обучению ночным полетам миновали суровая зима и первый весенний месяц. Без нас закончилась великая битва под Москвой, а к началу третьей декады апреля завершилось и общее контрнаступление Красной Армии. Почти на всех фронтах либо наступило затишье, либо велись бои местного значения. Шансов на то, что наша эскадрилья вот-вот примет участие в горячем деле, становилось все меньше. И вдруг...

- Приготовиться к перелету по назначенному маршруту, - объявил командир в двадцатых числах апреля.

Это был праздник для нас. Ребята даже кричали "ура" и подбрасывали шапки вверх.

Вместо нас прибыла другая эскадрилья. Для помощи новичкам надо было оставлять кого-то из старожилов. Но кого? Ни один летчик добровольно не соглашался остаться в тылу. И тут в действие вступила безоговорочная сила приказа. Не могу назвать фамилию командира экипажа, коему суждено было остаться на некоторое время в роли наставника нашей смены, однако не скрою, что этот летчик, мягко говоря, не подавал особых надежд. Как приятно было потом разочароваться в этом! Спустя некоторое время наш "безнадежный" сбил во время барражирования немецкий самолет-разведчик. Кажется, это произошло несколько раньше, чем кто-либо из нашей девятки схватился в небе с врагом.

* * *

Эскадрилья приземлилась на прифронтовом аэродроме в районе Тулы и влилась в состав 171-го истребительного

авиационного полка, входившего в систему Московской зоны ПВО. Командовал частью подполковник С. И. Орляхин, его заместителем по политчасти был майор А. М. Винокуров, штаб возглавлял майор А. В. Жаворонков, инженерную службу - инженер-майор Н. И. Кириллов.

Встретили нас приветливо, рассказали короткую, но яркую биографию полка, сформированного в начале войны, познакомили с его людьми и задачами по охране воздушного пространства на подступах к знаменитой кузнице оружия Туле. Это тоже не фронт, о котором мечтали ребята, но все-таки гораздо ближе к боевым рубежам.

Пока привыкали к новой обстановке, майор Винокуров продолжал знакомить летчиков друг с другом. То рассказывал о себе туляк, то в разговор вступал волжанин. Особенно запомнилась беседа капитана Георгия Никандровича Старцева об одном из его боевых вылетов.

С поста ВНОС (воздушного наблюдения, оповещения и связи) поступил сигнал: с юго-запада в направлении Тулы идет немецкий бомбардировщик Ю-88. Над аэродромом взлетела ракета. Это приказ дежурной паре капитана Старцева перехватить и уничтожить вражеский самолет.

Из-за какой-то неполадки напарник Старцева не смог подняться в воздух, и капитан ушел на выполнение задания один. Держа курс на Горбачево, что на железнодорожной линии Тула - Мценск, летчик одновременно набирал высоту. Высота - одно из важных условий для успешной атаки противника. Облачность не превышала шести - восьми баллов, видимость была хорошей.

Вскоре вражеский самолет оказался в поле зрения Старцева. Сначала летчик различал лишь его общие контуры, потом совершенно отчетливо увидел "юнкерс" и стал готовиться к нападению на него. Выполнил несколько атак. Немецкий пилот, должно быть, уже не раз встречался с советскими истребителями или по крайней мере слышал от своих сообщников о том, чем кончаются такие встречи, поэтому незамедлительно предпринял необходимые меры: стал маневрировать и маскироваться облачностью.

Старцев был настойчивым, решительным воздушным бойцом: получив задание, старался непременно выполнить его. Однако и противник оказался не новичком в летном деле. Маневрируя по высоте и меняя курс, он то скрывался за облаками, то вновь выходил из них, чтобы не попасть под прицельный огонь истребителя. И все же чувство смертельной опасности у него победило стремление прорваться к Туле. Круто развернувшись на 180 градусов, он под покровом облачного слоя на предельной

скорости ушел на запад.

Капитан, недовольный неудачной погоней, возвращался на свой аэродром. "Напрасно потерял время, израсходовал больше половины бензина и боекомплекта", - думал он. Это было не совсем так... Хотя врага не удалось сбить, но планы его были сорваны: вместо того чтобы сбросить бомбы на важный объект, заранее запланированный авиационным или наземным командованием, экипаж "юнкерса" увез их обратно. И все же, несмотря на этот очевидный довод, Старцев досадовал на себя: "Докладывал по радио, что веду бой, а "юнкерс" остался цел и невредим..."

Размышляя о неутешительных результатах вылета наперехват, летчик не забывал внимательно следить за воздушным пространством. Осмотрительность одна из важнейших заповедей авиаторов. Сколько молодых, неопытных командиров экипажей пострадало из-за нарушения этого основополагающего правила летной службы! Кто за недоученность, кто за халатность расплачивался... Когда-то Старцев испытал это на себе, поэтому с первого дня войны сам не допускал небрежности и того же требовал от своих подчиненных.

Зорко осматривая попеременно то переднюю, то заднюю полусферу, капитан уже подходил к населенному пункту Скуратово, как впереди вдруг что-то сверкнуло. "Что бы это могло быть? - насторожился он и вгляделся пристальнее. - Да ведь это же самолет! Но чей?" Он пошел на сближение с неизвестной машиной и с дистанции четырех-трех километров опознал в ней Ю-88.

Внезапное появление немецкого бомбардировщика на ближних подступах к Туле можно было объяснить только тем, что до определенного рубежа "юнкерс" шел в облаках по расчету времени. Здесь же, у Скуратово, он вынырнул из облачности, чтобы сориентироваться по местности и взять точный курс на цель. Встреча с врагом, будто наэлектризовала Старцева. Движения его снова стали точными, мысль направлена на поиск наилучшего варианта атаки бомбардировщика. Главное - не упустить его, во что бы то ни стало сбить.

Боеприпасов у Старцева оставалось немного: дашь две-три очереди по "юнкерсу", и оружие умолкнет... А если огонь окажется малоэффективным, тогда что? Нет, второй раз упускать врага нельзя. Капитан не простит себе такого промаха. А друзья, а командир? Они тоже не простят... И тогда созрело единственно правильное решение - таранить машину с ненавистной свастикой на киле. Так будет надежнее.

"Юнкерс" крался к Туле метрах в пятистах от нижней кромки

облаков. Старцев, увеличив скорость истребителя, занял более выгодное положение для атаки - подошел почти вплотную к облакам, затем соколом кинулся на противника. "Юнкерс" рванулся было вверх, чтобы уйти в спасительную мутную пелену, но встречный огонь пресек эту попытку. Гитлеровский летчик не растерялся, резко отдал штурвал от себя и, как бы провалившись, стал уходить, не меняя курса полета.

Используя преимущество в высоте и скорости, капитан быстро настиг противника. Оружие молчало; после второй очереди боеприпасы кончились. Настало время самого решительного действия - сокрушить бомбовоз тараном. Больше его ничем не остановишь, больше никак не предотвратишь беду, угрожающую славному городу русских оружейников.

Таран - исключительное средство борьбы с врагом. Оно применяется лишь в том случае, когда нет другого выхода. Решив использовать его, летчик рискует потерять машину, а то и заплатить за гибель неприятеля собственной жизнью. И этот ясно осознанный риск предполагает железную силу воли летчика, его беззаветную верность воинскому долгу и преданность идеалам борьбы. Слабохарактерный человек не способен на подвиг, лишь герою под стать такая самоотверженность.

Тарану как приему боя не учат ни в военных школах, ни в академиях, ни в боевых частях. Но прием этот уже с первых часов войны стал широко известен во всех авиационных подразделениях, на всех фронтах - от Белого до Черного моря. В нашем полку знали о дневных и ночных таранах, восхищались мужеством Алексея Катрича и Виктора Талалихина - истребителей с соседних аэродромов. Однако таранным ударам тоже не обучали, этому нельзя учить, как скажем, нельзя учить человека игре со смертью: обманешь - останешься жив, не удастся это сделать - сложишь голову. Да, такой официальной, узаконенной учебы не было, но каждый летчик, представляя себя в положении таранящего, искал такие способы нанесения удара по вражескому самолету, чтобы и самому не погибнуть и сохранить машину.

Георгий Старцев, как и другие однополчане, не был мастером таранного удара, каким, например, стал впоследствии прославленный истребитель Борис Ковзан, четырежды таранивший неприятельские самолеты. Да и некогда было ему размышлять о том, как наиболее технически грамотно нанести такой удар. Просто, не желая упускать фашистский самолет, он решил уничтожить его.

Истребитель догонял "юнкерса", расстояние между ними уменьшалось с каждой секундой. Почувствовав что-то неладное,

вражеский летчик попытался маневрировать - ерзать то влево, то вправо. Его стрелок почему-то не вел огня: то ли был убит во время воздушной дуэли со Старцевым, то ли у него не было патронов. Вот уже до хвоста Ю-88 остается пятьдесят метров... тридцать. Старцев уменьшил обороты двигателя, весь напрягся и, сблизившись, ударил винтом своего самолета по хвостовому оперению чужака. Тот клюнул носом, точно споткнулся о что-то, и беспорядочно рухнул вниз.

Экипаж бомбардировщика покинул самолет. Парашюты плавно опускали на землю троих. Значит, стрелок жив; не вел огонь по самолету Старцева потому, что израсходовал весь боекомплект. Нельзя оставаться без снарядов и патронов. Об этом знают даже зеленые юнцы. А фашистский стрелок, наверное, забыл об этом. Но может быть, и не забыл, а в припадке ярости расстрелял их по советскому истребителю. Капитан тоже остался без единого патрона. Но он советский летчик, находится над своей землей, дома. Кроме того, у него, Старцева, в запасе имелось оружие особого рода - таран. Такого оружия не имели гитлеровцы ни в июне сорок первого, ни осенью того же года; не приобрели они его и к маю сорок пятого, ибо в неправой борьбе невозможно обрести оружие героев.

Купола парашютов уплывали вниз. Что ж, там, на земле, туляки возьмут эту разбойную троицу, пытавшуюся прорваться к заводам и фабрикам, к жилым домам и разбить их, взорвать фугасом. Пленные фашисты только поначалу высокомерны и молчаливы, потом скажут, кто они такие, откуда, зачем летели к русскому городу...

Ощутив удар машины о хвостовое оперение "юнкерса", Георгий надеялся, что все обойдется благополучно, он справится с управлением истребителя и доведет его домой. Но уже в первые секунды понял, что надеждам его сбыться не суждено, что придется покинуть кабину самолета, сослужившего в этом бою последнюю службу. Приземлиться на неуправляемом истребителе совершенно немыслимо. Поэтому, не теряя времени, он отстегнул привязные - ремни, открыл фонарь кабины и кое-как выбросился. Высота позволяла произвести нормальное парашютирование. Опускаясь, капитан смотрел за беспорядочно падавшей машиной. Вот уже она сделала последнее сальто, и с земли взметнулся темный султан взрыва.

Все это происходило на глазах у красноармейцев и командиров одной из воинских частей. Старцева заботливо расспросили о здоровье, о самочувствии, поздравляли с победой, восхищались мужественным поединком с врагом. Но сам герой боя был недоволен собой: не сумел точно рассчитать силу удара,

погубил машину. Даже сообщение воинов о пленении экипажа "юнкерса" не утешило капитана. Немного успокоился он только в полку.

- Ты не допустил вражеский бомбардировщик к нашему основному объекту всесоюзной кузнице оружия, - похвалил летчика командир части подполковник С. И. Орляхин. - Представляешь, какие могли быть жертвы, какие потери, если бы "юнкерс" прорвался к городу! Думаю, что не представляешь, Георгий. О твоем полете я уже доложил в вышестоящий штаб. Просили передать благодарность и оформить наградные документы.

- А о машине не сокрушайся, - положив капитану руку на плечо, сказал старший инженер полка Н. И. Кириллов, - завтра же подготовим для тебя другую. И майор Винокуров, наш комиссар, тоже просил не расстраиваться.

- Мне кажется, - обратился он к Орляхину, - надо бы организовать беседу Старцева с летчиками о сегодняшнем таране. Наука будет предметная, опыт бесценен.

- Что ж, - согласился командир, - отдохнет капитан, и, пожалуйста, беседуйте. Люди будут рады.

Георгий Старцев подробно рассказал тогда однополчанам о чувствах, владевших им, когда принимал решение идти на таран, проанализировал методику выполнения этого необычного приема борьбы, не утаил при этом и недостатки в своих действиях... Теперь, весной сорок второго года, капитан повторил свой рассказ об этом для летчиков эскадрильи Александра Стоянова. И все мы были благодарны опытному воздушному бойцу за урок бесстрашия, урок мужества. Я до сего времени сохранил чувство признательности к этому отважному летчику, ибо не так уж много людей, совершивших во время войны подобные подвиги.

Вживаясь в новый коллектив, мы обстоятельно знакомились с каждым летчиком и хорошо изучили историю полка, в котором они начинали воевать. Честно говоря, многие из нас, особенно те, кому еще не довелось побывать на фронте, завидовали боевой судьбе ветеранов тульской обороны.

Осенью 1941 года здесь были горячие дни. Тулу обороняли воины 50-й армии и 156-го полка НКВД, 732-го зенитного и 171-го истребительного авиационного полков. На защиту родного города выступили ополченцы Тульского рабочего полка. В ту нелегкую пору первым секретарем областного комитета партии и горкома КПСС был В. Г. Жаворонков, возглавивший городской комитет обороны.

Издревле Тула являлась южным форпостом столицы нашего государства Москвы. Здесь насмерть бились русские полки с

иноземными войсками, здесь в незабываемом 1919 году была остановлена лавина деникинских полков. И здесь же в грозном сорок первом в течение полутора месяцев героически отбивались удары немецко-фашистских орд. Город-крепость на реке Упа выстоял. Он не мог не выстоять, ибо его защитники, воодушевленные призывом партии великого Ленина, были верны ратным традициям отцов и дедов своих.

Еще в конце сентября 1941 года началось создание оборонительных сооружений на подступах к Туле. На строительство укреплений поднялись десятки тысяч туляков. Они изготовляли стальные колпаки для пулеметных точек, сваривали противотанковые ежи, готовили проволочные заграждения и надолбы. Первый оборонительный рубеж проходил южнее Тулы - в Черньском районе; второй - по берегу Оки; третий - в районе Щекино, Житово, Крюково, Николаевка, Пришня; четвертый - по линии Ясная Поляна, Воробьевка, Ясенка, Смирновка. Облетывая район нашего базирования и его окрестности, мы воочию видели неприступность этих рубежей, о которые разбились волны немецкого наступления.

Ветераны полка, городские пропагандисты рассказывали нам, с какой самоотверженностью трудились туляки. В невиданно короткий срок они вынули более 6 миллионов 700 тысяч кубометров земли вручную - лопатами, ломами, кирками, построили 125 километров противотанковых рвов, создали много других сооружений...

В ту .пору я даже не предполагал, что четверть века спустя, когда наш народ будет чествовать трудящихся Тулы в связи с двадцатипятилетием их героического подвига, мне в числе других ветеранов-фронтовиков посчастливится направить в адрес туляков приветственное письмо следующего содержания:

"Дорогие товарищи, труженики Тулы!

В дни 25-й годовщины обороны вашего города мы, ветераны Тульского Краснознаменного истребительного авиационного полка, шлем вам свой привет и поздравления!

Мы гордимся, что вместе с вами внесли в дело обороны Тулы, в разгром врага на подступах к Москве свой вклад. Воины нашего полка в боях за Тулу совершили немало замечательных подвигов, нередко шли на самопожертвование...

В дальнейшем наш полк участвовал во многих сражениях. В полку воспитаны Герои Советского Союза Александрюк, Блинов, Васько, Вишняков, Миронов, Соболев, Шевцов. Из среды летчиков полка вышли шесть генералов авиации...

Поздравляя вас с 25-летием обороны города, мы хотели бы сказать несколько слов молодежи Тулы и области. Она должна

помнить о защитниках города русских оружейников, о своих старших братьях и сестрах, об отцах, которые не щадили жизни, защищая Родину, счастье нашего народа. Многие советские люди отдали свою жизнь за то, чтобы мы сегодня строили коммунизм, были бы полными хозяевами своей судьбы. Мы говорим вам, молодые туляки: берите пример с тех, кто в грозные годы войны так горячо любил Отчизну, свой народ. Помните, что увековечить память о них вы сможете только честным, упорным трудом, отличной учебой, примерным поведением в быту.

Мы гордимся, что полк тогда получил наименование Тульского. Ведь труженики этого города всегда отличались высокой революционной сознательностью. На всех этапах развития нашей стран ЕЛ туляки были в первых рядах советских людей. Пусть эти традиции живут и в новых поколениях...

Слава трудящимся Тулы!

Герой Советского Союза генерал-майор авиации И. А. Вишняков,

инженер-полковник А. П. Антонов,

бывшие техники самолетов И. И. Агапкин,

М. М. Вишняков"{6}.

Так я обрел новых друзей среди туляков, породнился с прославленными мастерами оружия, равного которому не было и нет в мире.

Глава четвертая.

В Тульском Краснознаменном

Конец весны и начало лета прошли в организационных хлопотах по созданию двухэскадрильного полка, в знакомстве с товарищами и обстановкой, в изучении боевого опыта минувших дней. Комиссар части майор А. М. Винокуров особое внимание уделял политическому воспитанию однополчан. Главным звеном в этой работе был приказ Народного комиссара обороны СССР № 130, опубликованный в "Правде" за 1 мая 1942 года. В нем говорилось о том, чтобы все воины Красной Армии настойчиво учились ратному делу, в совершенстве изучали свое оружие, становились мастерами, умеющими бить врага наверняка.

Задача состоит в том, говорил политработник, чтобы с наибольшим эффектом использовать вверенную нам технику, шире применять опыт лучших воздушных бойцов, повышать - мастерство молодых летчиков, людей технических специальностей. Партия и правительство делают все для того, чтобы мы, фронтовики, успешнее громили врага. Наши Военно-Воздушные Силы переходят на новую организационную систему: началось формирование воздушных армий, однородных авиадивизий и корпусов резерва Ставки Верховного Главного

Командования. На базе ВВС Западного фронта уже сформирована 1-я воздушная армия, на базе ВВС Брянского фронта - 2-я воздушная. День ото дня авиационная промышленность все больше выпускает самолетов, моторов, запасных частей и оружия для действующих войск. Недавно Центральный Комитет комсомола принял постановление "Об участии комсомольских организаций авиационных заводов во Всесоюзном социалистическом соревновании работников авиационной промышленности". Это значит, что количество в качество поставляемых на фронт самолетов будет непрерывно повышаться. Вы сами читали лозунги и призывы участников соревнования: "Больше пушек, пулеметов, снарядов, патронов и авиабомб!"

Комиссар не любил пышных фраз, он говорил языком цифр и фактов, просто, ясно, убедительно. Конечно, многого, о чем хотелось бы услышать, он, видимо, и сам не знал. Никому из нас в ту пору не было известно, что в середине мая летчик-испытатель Г. Я. Бахчиванджи успешно совершил первый полет на отечественном реактивном самолете, открыв тем самым эру реактивной авиации. Такой истребитель с жидкостным реактивным двигателем был сконструирован и построен еще осенью 1941 года, в то время как в США подобные испытательные полеты состоялись лишь через год, в Англии - к весне, а в Германии - к лету 1943 года, в Японии - только через четыре года. Но узнали мы об этом много позже.

Воодушевляли на подвиги во имя Родины Указы Президиума Верховного Совета СССР "Об учреждении ордена Отечественной войны I и II степени" и "О введении для военнослужащих гвардейских частей и соединений Красной Армии и Военно-Морского Флота гвардейских воинских званий".

Радовали нас и успехи тружеников тыла. Помню, с каким восхищением встретили мы сообщение, напечатанное в "Правде", о том, что на авиационном заводе имени Чкалова токарь Борис Зенков, усовершенствовав станок, за 2 часа 20 минут работы выполнил 571 норму. Это была потрясающая новость! Можно ли было воевать плохо, зная о таком выдающемся подвиге!

Винокуров умело использовал любую новость в интересах дальнейшего подъема морального духа авиаторов, их сплочения и боеготовности. Газеты сообщали, что партизаны южного массива Брянских лесов начали боевые действия против крупной карательной экспедиции фашистских оккупантов. Комиссар тут же нашел уроженцев Брянщины и передал им эту весть. И сразу посветлели лица у брянских ребят. Стало известно о третьем таране старшего лейтенанта А. С. Хлобыстова - летчика 20-го гвардейского истребительного авиаполка, воевавшего на

Карельском фронте. Винокуров сразу же организовал беседы в эскадрильях, напомнив при этом о недавнем таране Георгия Старцева.

Даже приказ Наркома обороны "Об использовании самолетов Ил-2 как дневных бомбардировщиков", не относящийся непосредственно к нам, комиссар умело использовал в интересах воспитания однополчан. В нем отмечалось: "Мы можем и должны значительно увеличить наши бомбардировочные дневные удары по противнику, но для этого надо немедля покончить с вредной практикой недооценки самолетов Ил-2 как дневных бомбардировщиков и добиться того, чтобы ни один самолет Ил-2 не вылетал в бой без полной бомбовой нагрузки"{7}.

- Скоро полк снова начнет активные боевые действия, - говорил майор Винокуров. - В числе других задач - сопровождение "Ильюшиных" до объектов бомбометания и штурмовки и обратно. Наш долг - оградить "илы", эти "крылатые танки", от нападения вражеских истребителей.

Сравнение "ильюшиных" с "крылатым танком" впоследствии привилось в полку. Не помню, в тот ли раз, позже ли, но Ил-2 получил и другое название "летающая батарея". Враги же трепетали при появлении этих самолетов над огневыми позициями и окрестили их "черной смертью".

Близилась годовщина войны. С нетерпением ожидали мы сообщения о политических и военных итогах сражений Красной Армии с немецко-фашистскими полчищами. Наша партия и Советское правительство никогда не скрывали от народа истинного положения, каким бы ни оставалось оно трудным. Так было и на этот раз. Собравшись всем полком, мы слушали радиодиктора, боясь пропустить хотя бы одно слово. И когда он произнес: "В результате года войны укрепилось боевое содружество СССР, Великобритании и США, укрепился тыл Красной Армии, укрепился союз рабочих, крестьян и интеллигенции, укрепилась дружба народов СССР. Таковы политические итоги войны. Сколь же плачевными оказались для немцев военные итоги года войны"{8}, тишина взорвалась всплеском аплодисментов. Мы хлопали жесткими, мозолистыми ладонями, что-то выкрикивали, повторяли запомнившиеся цифры и факты. Мы были переполнены желанием сейчас же, сию минуту, подняться в небо и бить, беспощадно бить фашистов на земле и в воздухе.

Потом у нас был митинг. Теперь я уже смутно помню фамилии выступавших однополчан. Да и не в этом дело. "Смерть немецким оккупантам!" - этим возгласом, кажется, заканчивались все речи летчиков и техников.

Дней шесть-семь спустя начались оборонительные действия войск Брянского и Юго-Западного фронтов против наступавших 2-й, 4-й танковой и 2-й венгерской армий на воронежском и валуйско-россошанском направлениях. Оборона длилась до 16 августа 1942 года. Наши части и соединения не смогли сдержать натиск врага и отошли на среднее и верхнее течение Дона. Но это было позже... А тогда, в конце июня, наш полк поднялся по тревоге и, оставив Тульский аэродром, перелетел на новое место дислокации. Вскоре нас подчинили командованию 286-й истребительной авиационной дивизии, входившей в состав 1-й истребительной воздушной армии, которая действовала в интересах войск Брянского фронта.

Базируясь в районе Ельца, мы перелетали с одного аэродрома на другой, всякий раз предварительно знакомясь с новым районом - крупными площадными, линейными, водными и другими ориентирами. В случае если в процессе воздушного боя с противником летчик терял ориентировку, знание местности помогало ему быстро определить свое местонахождение и кратчайшим маршрутом выйти на аэродром вылета или запасную площадку.

Поддерживая наземные войска, ведшие тяжелые оборонительные бои на воронежском направлении, мы летали много. Иногда за день поднимались по четыре-пять раз в суровое небо войны. Инженерно-авиационная служба, возглавляемая Н. И. Кирилловым, работала с большим напряжением, но четко, бесперебойно. Хорошими организаторами подготовки техники и оружия к полетам показали себя инженер полка по вооружению Песков, инженер эскадрильи В. В. Смогловский, техник звена В. Дымченко, техники самолетов П. Ф. Бородюк, П. С. Самусенко, В. В. Николаев, И. И. Агапкин, С. А. Ильин, М. И. Филатов, техник по вооружению А. П. Антонов, техники по радио Д. Т. Столяров, И. Д. Шаповалов, механики И. Н. Дьячков, В. К. Богачев и другие специалисты. Не было такого случая, чтобы по их вине срывалось боевое задание. Люди могли не спать две-три ночи, восстанавливая самолеты, поврежденные огнем противника; из нескольких узлов, выведенных из строя, собирали один. Каждый старался внести личный вклад в общее дело рационализации и изобретательства, твердо знал, что исправная и надежная техника - залог успешных действий летчиков в бою.

Чаще всего я ходил на задания с Виктором Ильичом Александрюком, молодым, но уже обстрелянным пилотом. Он был хорошо физически развит, смел и вынослив. Его отвага в сочетании с точным расчетом всегда приносила победу над противником. На Виктора можно было положиться в самой

трудной обстановке. Чувство товарищеской взаимовыручки в нем воспитали комсомол, дружная семья летчиков-истребителей. В конце 1942 года Александрюка зачислили в особую группу истребителей Ставки Верховного Главнокомандования. Там он был удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

Вторую пару в моей группе водил командир звена К. Ф. Соболев. Лейтенант был среднего роста, с курчавыми волосами, большими выразительными глазами и крупным, с горбинкой, носом. Веселый и задорный, Костя быстро сходился с товарищами. Он мог вспылить из-за какого-нибудь пустяка, но тут же забывал свою обиду и снова легко находил общий язык с друзьями. В общем, он относился к числу незлобивых и самокритичных людей.

Константин Соболев, как шутили однополчане, "выходец из шкрабов". Будучи инструктором летной школы, он великолепно владел техникой пилотирования и приемами воздушного боя, всегда прекрасно ориентировался на местности и по карте. Требовательный в летном деле к себе, он не терпел небрежности и у подчиненных. Всякий раз, возвратившись с задания, командир звена анализировал со своими летчиками все положительное и отрицательное. Потерпев неудачу, Костя не унывал, одержав победу, не зазнавался.

Еще при первом знакомстве с Соболевым я был уверен, что из него получится толковый руководитель. И не обманулся в предположениях. Уже в конце 1943 года он стал командиром эскадрильи. Увлекая летчиков личным примером, Соболев сбил с ними не один десяток вражеских самолетов. На его личном счету 17 уничтоженных истребителей и бомбардировщиков противника. Победу в мае сорок пятого К. Ф. Соболев встретил Героем Советского Союза.

Мне приходилось летать и с командиром звена А. М. Нестеренко. Алексей бывший воспитанник детского дома, не помнит ни матери своей, ни отца. Был он молчаливым и отчаянно храбрым человеком. Сколько бы ни увидел врагов, перед собой, бесстрашно бросал на них свой истребитель, совершенно забывая об осмотрительности, расчете и грозящей опасности. Сопровождая "ильюшиных" на боевое задание, он непременно вместе с ними принимал участие в штурмовке цели.

- Так нельзя, Алексей, - объясняли ему после вылета. - Твоя основная задача - прикрытие "илов" от нападения вражеских истребителей.

- Но ведь "мессершмиттов" не было, - оправдывал он свои действия, почему же не помочь штурмовикам?

- А если бы "мессеры", как это чаще всего бывает, появились неожиданно? - возражали мы ему.

- Я вступил бы с ними в драку.

- Тогда было бы уже поздно, Алеша. Пойми это. - И мы снова принимались растолковывать ему недопустимость подобных действий.

Фронтовики хорошо знали тактику немецких истребителей. "Мессеры" чаще всего атаковывали "ильюшиных" снизу. Это объяснялось двумя причинами: во-первых, тем, что воздушный стрелок Ил-2 не мог вести огонь вниз, чтобы воспрепятствовать нападению врага; во-вторых, тем, что летчик, выходя из пикирования, прежде всего ищет своего ведущего, чтобы пристроиться к нему, и на какое-то время забывает о возможности внезапного нападения самолетов противника, утрачивает

бдительность. Таким образом, Нестеренко не только не мог защитить штурмовиков, но и сам подвергался опасности.

Случалось, что Алексей, заметив на земле какую-либо цель, без разрешения командира группы покидал строй и атаковал ее. Храбрость храбростью, а дисциплину нарушать нельзя, ибо такие самовольные действия распыляли наши силы, ставили под угрозу срыва основное боевое задание.

Вот почему мы часто беседовали с Нестеренко, обсуждали его ошибки и промахи. От вылета к вылету Алексей становился все более тактически грамотным воздушным бойцом. И результаты незамедлительно сказались. За 11 сбитых вражеских самолетов его наградили двумя орденами Красного Знамени и двумя орденами Отечественной войны I степени.

Именно в таком составе - Соболев, Нестеренко, Александрюк и я - 27 июня наше звено вылетело на боевое задание. Нужно было прикрыть наземные войска, сражавшиеся с врагом в районе Гремячьего, что километрах в двадцати юго-западнее Воронежа. Моим ведомым, как всегда, был Виктор, а у Соболева Алексей.

Елецкое небо было нежно-василькового цвета, будто не поднимались в него дым и смрад пожаров, не выбрасывали зенитки раскаленный металл, будто не сходились в нем для смертельных схваток армады самолетов и не падали на землю железными факелами. А внизу расстилались бескрайние просторы. К северу от Ельца, разделенного рекой Сосной на две части, - город Лебедянь и мой родной Данков, на востоке - Липецк, на юге - Задонск, Семилуки, Воронеж. И по всей этой земле с севера на юг неторопливо нес воды свои Дон-батюшка. Вливаются в него реки Красивая Меча, Сосна, Воронеж, Умань, а ниже Икорец, Битюг, Толучевка и десятки других речек и речушек. Только грустно, тяжело на сердце: топчут землю нашу враги, пьют воду нашу, коптят родное небо...

- "Соколы", курс на Гремячье, - напоминаю ведомым и первым иду вдоль дороги от Ельца к Воронежу. Скорость у наших "мигов" приличная: на высоте 7000 метров она достигает 640 км/час. Но нам незачем так высоко забираться, мы летим значительно ниже и, конечно, с меньшей скоростью. У каждого на борту по одному крупнокалиберному пулемету и по два ШКАСа калибра 7,62 миллиметра, под крыльями по шесть реактивных снарядов. Вместо эрэсов иногда брали по две бомбы-полусотки. Но сегодня мы не собираемся бомбить врага. Реактивные снаряды нам нужнее, ибо немецкие летчики страшно боятся этого оружия.

Звено подошло к Гремячьему и сделало над ним несколько кругов. Самолетов противника не было видно. Не ослабляя наблюдения за воздухом, я изучал наземную обстановку. По

дорогам клубилась пыль. С востока к Дону двигались пехота, артиллерия, обозы. Встречались небольшие танковые колонны. Это, видимо, подтягивались к фронту наши резервы. В районе Гремячьего они переправлялись на правый берег Дона, затем следовали на запад и юго-запад.

Появления вражеских бомбардировщиков, вероятнее всего, следовало ожидать со стороны Курска или Орла, поэтому мы особенно внимательно наблюдали за западным и северо-западным секторами неба. Однако в воздухе было пока спокойно. Развернувшись на 180 градусов, наша группа пошла вдоль Дона, то снижаясь, то увеличивая высоту. Александрюк, летевший слева от меня, первым заметил неприятельские самолеты. Они держали курс на Гремячье.

- Вижу две группы "юнкерсов" по восемь самолетов в каждой, - передал он по радио, - и четыре истребителя прикрытия.

Это были Ю-87 и Ме-109. Хорошо, что мы обнаружили их своевременно, когда они только показались на горизонте. Это позволило нам заранее подготовиться к атаке.

- Внимание, "Соколы", - подал я команду летчикам, - разворот на девяносто градусов влево с набором высоты до трех тысяч пятисот метров.

- Вас понял, - поочередно ответил каждый ведомый.

Звено взяло курс навстречу противнику. Вряд ли он видел нас, потому что мы приближались к нему со стороны солнца. Кроме того, фашисты были на тысячу метров ниже. Первая группа бомбардировщиков шла примерно на три километра впереди второй. На таком же расстоянии позади "юнкерсов", но чуть выше их следовали "мессершмитты". Оценив обстановку, я решил, не ввязываясь в бой с истребителями, одновременно атаковать обе восьмерки Ю-87. Мы с Александрюком наносили удар по первой группе бомбовозов, Соболев и Нестеренко - по второй. Пока фашисты разберутся в ситуации, дело будет сделано.

Мы не должны, не имеем права допустить налета вражеской авиации на гремячьевскую переправу через Дои. В противном случае может быть сорвана переброска наших резервов, а войска, направляющиеся на фронт, понесут большие потери.

Тяжелогруженые "юнкерсы" держали крейсерскую скорость - около трехсот километров в час. Внезапно свалившись на них со стороны солнца, мы нажали на гашетки пулеметов. В перекрестье моего прицела - лидер первой группы "юнкерсов". Короткая очередь, еще одна... Бомбовоз, будто перерезанный надвое, рухнул вдалеке от гремячьевской переправы. Мой ведомый Виктор Александрюк поджег замыкающий самолет. Из второй группы горящей головешкой вывалился третий пикировщик. Так

вам, пираты! Получайте кресты... осиновые.

Выходя из атаки, я заметил, что строй вражеских бомбардировщиков смешался: один "юнкерс" шарахнулся в сторону, другой рванулся вверх, третий - вниз... Круто развернувшись, мы снова ударили по растерявшемуся противнику. И опять на землю полетели обломки двух "юнкерсов".

- "Соколы", делаем третий заход! - сказал я летчикам.

И они снова развернулись. Но теперь перед нами были "мессершмитты". Четыре против четырех. Видимо, никто из нас не сомневался в победе. Однако нам пришлось разочароваться: вражеские истребители, не приняв боя, трусливо повернули на запад. Это была смешная картина: освободившись от бомб, налегке улепетывали восвояси "юнкерсы", а за ними, создавая видимость охраны, шпарили "мессеры". Включив радио на передачу, Костя Соболев хохотал. Потом засмеялся Витька и последним - неулыба Нестеренко. Я тоже смеялся, наблюдая соседство трагического и комического, но ребятам, однако, сказал, чтобы они не нарушали радиодисциплину...

В баках наших машин горючего оставалось только на обратный путь, и мы, сделав круг над войсками, переправляющимися на правобережье Дона, пошли домой. Красноармейцы и командиры приветственно помахали нам пилотками и фуражками. На душе было спокойно: мы выполнили поставленную задачу, не допустили налета вражеских бомбардировщиков на донскую переправу.

В полку нас встретили поздравлениями. Четверо одержали победу над двадцатью! Больше всего теплых слов выпало на долю Нестеренко, сбившего два "юнкерса". Но Алеша хмурился, словно был чем-то недоволен. Когда его спросили, в чем дело, он ответил:

- Дело в прошлых ошибках. Думаю сейчас о них, о том, как вы ругали меня за эти ошибки. Правильно делали...

Видимо, только теперь Алексей до конца осознал значение дисциплины и организованности в воздушном бою, понял науку, называемую тактикой.

Кстати, об авиационной тактике. Повседневная боевая работа сочеталась в полку с теоретическими занятиями. Эти два направления органически сливались в единое целое. Тактикой занимались все - от рядового летчика до командира полка. Каждый вылет с его особенностями становился предметом подробного обсуждения в звене, эскадрилье, части. Разборы были узаконены, подытоживали любое задание.

Чтобы успешно драться с врагом, мы скрупулезно изучали по схемам и макетам его новейшие самолеты, их сильные и слабые

стороны, уязвимые места. Ме-109, например, имел пушку "Эрликон", был легче нашего "мига" и значительно маневреннее на высоте 3000-4000 метров. Именно на этой высоте фашистские летчики пытались навязывать нам воздушные бои. Нам же выгоднее было драться на высоте 7000-9000 метров, ибо на нашем истребителе стоял высотный мотор.

- Следите за высотой, - все время предупреждал летчиков командир части подполковник С. И. Орляхин. - Она позволяет в случае необходимости быстрее развить при пикировании большую скорость, нанести стремительный удар, без потери времени изменить маршрут полета в нужном направлении.

Высота действительно была нашим козырем. И когда кто-нибудь из нас спрашивал однополчанина: "Как дела?", тот, подчеркивая благополучие, отвечал: "На высоте!"

Кроме высоты важнейшее значение имеет внезапность. Неожиданное появление разведчика в тылу врага обусловливает безопасность полета, ибо противник не может мгновенно открыть зенитный огонь или поднять в воздух перехватчиков. Внезапное вторжение истребителей в район действия вражеских бомбардировщиков срывает их планы налета на наземные войска или на какой-нибудь другой объект. Стремительный взлет с аэродрома засады, атака из облаков, со стороны солнца, из-за холма, леса или другого естественного укрытия, а также десятки других приемов для достижения внезапности обеспечивают успех выполнения боевого задания.

Я уже говорил об осмотрительности в полете. Первому обнаружить противника - значит наполовину победить его. В самом деле: экипаж вражеского самолёта еще ничего не подозревает, а ты уже оценил обстановку и принял решение, а затем навязываешь противнику свою волю, применяешь наиболее выгодные приемы боя.

Чем раньше заметишь неприятеля, тем больше времени для обдумывания вопросов, связанных с воздушным боем. А оно в большинстве случаев исчислялось секундами. Это объясняется скоростями, доходившими при пикировании до 600 и более км/час и возраставшими вдвое при лобовых атаках. Тут, вполне понятно, некогда погружаться в раздумья. Решение должно быть принято мгновенно. Вот почему старшие командиры нас, а мы рядовых летчиков учили правильному распределению внимания в полете, непрерывной круговой осмотрительности. Увидеть чужой самолет не в непосредственной близости от себя или от своей группы, а вдалеке - значит создать предпосылки для успешной схватки с ним.

Есть существенные различия в порядке осмотрительности

рядового летчика и командира звена. Первый при любых обстоятельствах просматривает воздушное пространство по часовой стрелке, слева направо: передняя полусфера (сверху вниз), правая (снизу вверх), затем левая (снова сверху вниз). В звене же, когда один ведомый идет слева, а два справа от ведущего, обзор пространства ведется так: командир смотрит вперед - влево и вправо, вверх и вниз; левый ведомый осматривает по часовой стрелке, правые, наоборот, против ее хода. Таким образом, в поле зрения летчиков находится все небо, за исключением задней полусферы. Но и она не остается без внимания: экипажи делают отвороты то в одну, то в другую сторону и следят, нет ли врага за хвостовым оперением.

Помимо иных факторов победа предопределяется строгим соблюдением последовательности выработки и принятия решения на воздушный бой. Заключалась она в следующем: вижу, оцениваю, принимаю решение, действую. Развернем эту краткую формулу.

Вижу - это значит, какая цель перед тобой: бомбардировщик, истребитель или смешанная группа самолетов; какую задачу намерен выполнить противник: разведка, бомбометание, штурмовка, прикрытие наземных войск и т. д. Кто бы ни увидел врага первым, обязан немедленно доложить по радио командиру группы, поставить в известность всех летчиков.

Оцениваю - означает определение численности неприятеля, его боевого порядка, а также оборонительных возможностей и курса. Вместе с тем смекаешь, как достичь внезапности, нападения с использованием преимущества в высоте, маскировки с помощью облаков и солнечных лучей; намечаешь наивыгоднейшее направление атаки - справа или слева, сзади или в лоб; рассчитываешь, как лучше распределить цели между экипажами для нанесения ударов по ним, определяешь, каковы в сложившейся обстановке функции ударной группы и группы прикрытия.

Принимаю решение - то есть выбираю наиболее эффективный способ или прием атаки противника и отдаю конкретный приказ ведомым на его выполнение.

Действую - это заключительный акт в системе логических размышлений командира, отделяющий вывод группы в исходное положение для осуществления атаки.

Я рассказываю обо всем этом для того, чтобы читатель имел хотя бы элементарное представление о тактике, являющейся довольно сложной наукой, без знания которой невозможна не только победа в бою, но и даже полет. Разумеется, не следует представлять ее в виде толстенного талмуда, который летчик или

командир группы листает всякий раз перед тем, как пойти в атаку. Нет, порой для принятия решения остается всего-навсего полминуты. Не уложишься в это время - враг уложит тебя на обе лопатки. Тактика - это богиня победы, и мы старались дружить с нею.

К такому выводу пришел наконец и Нестеренко. И богиня победы, как я уже рассказывал, улыбнулась ему: в воздушном бою на подступах к переправе в районе Гремячье Алексей сбил двух "юнкерсов".

...Война - это работа, необычная, тяжелая, изнуряющая. Один фронтовой день по физической и нервно-психической нагрузке равнялся нескольким мирным, довоенным. Но такая напряженная, суровая обстановка во многом способствовала единению людей, укреплению дружбы между ними, усилению у них чувства товарищеской взаимовыручки.

Можно привести десятки примеров яркого проявления этих качеств. Расскажу о случае, который мне особенно запомнился.

В августе 1942 года наши войска вели упорные бои за Воронеж. Правда, в сводке Совинформбюро о них говорилось буднично: "Южнее Воронежа советские войска удерживают занятые на днях населенные пункты на западном берегу Дона"{9}.

Мы поддерживали части, оборонявшиеся северо-западнее города, в районе населенных пунктов Большая Верейка, Землянск, Семилуки. Однажды командиру нашего полка приказали снарядить для прикрытия пехоты пятерку истребителей.

- Кого намерены взять с собой? - спросил у меня Стоянов.

- Как всегда, Александрюка и Нестеренко, - ответил я.

- Подколзина и Васько, - добавил комэск.

Эти двое не раз летали ведомыми с Алексеем Нестеренко. Особенно дружен командир звена был с Георгием Подколзиным - молодым, скромным летчиком. Чуть сутуловатый, молчаливый, он казался замкнутым. На самом деле было не так. Это война оставила на его лице отпечаток угрюмости. Мать Подколзина находилась на территории, оккупированной врагом, и он очень тревожился за ее судьбу.

На боевые задания Георгий всегда ходил с Нестеренко. Не разлучались они и на земле. Их всюду можно было видеть вместе - на самолетной стоянке, в столовой, в землянке. По четкой слаженности в действиях мы и в воздухе сразу узнавали эту пару.

Васько по внешности был полной противоположностью Подколзина невысокого роста, жизнерадостный, непосредственный, энергичный. В кабину самолета он садился так быстро, словно ласточка в свое гнездо. Устроится и

улыбается, будто предстоит не боевой вылет, а безмятежная прогулка по Пятому океану. К делу относился вдумчиво, дрался с врагом решительно и расчетливо, проявлял инициативу. В конце 1942 года его, как и Александрюка, направили в особую группу летчиков-истребителей резерва Ставки Верховного Главнокомандования.

Там Васько был удостоен звания Героя Советского Союза.

Вот этих-то ребят я и повел с подъелецкого аэродрома Телегино в заданный район.

Перед посадкой в кабину к нам подошел комиссар А. М. Винокуров и каждому сказал несколько теплых напутственных слов. Затем, обращаясь ко всем сразу, напомнил:

- Не забывайте, ребята, нашу вчерашнюю беседу...

А накануне он рассказывал авиаторам полка о зверствах немецко-фашистских захватчиков на оккупированной ими территории, в частности в тех районах Воронежской области, куда мы летали на боевые задания. Будучи опытным политическим работником, майор умело использовал все средства агитации и пропаганды в целях воспитания у однополчан ненависти к врагу. Его беседы запомнились надолго. Да и как забыть о таком, например, потрясающем факте?

В роще южнее Воронежа воины одной из наших наземных частей обнаружили и опознали два трупа советских бойцов, замученных оккупантами. Красноармейцу М. К. Огневу гитлеровцы отрезали нос, отрубили кисть левой руки и перерезали горло. Старшего сержанта В. П. Корнева они привязали колючей проволокой к дереву и подвергли чудовищным пыткам - отрезали уши, выкололи глаза, а на лбу вырезали пятиконечную звезду. Затем садисты пригвоздили Корнева штыком к стволу.

Акт, составленный об этих зверствах, стал известен всем воинам Воронежского фронта и вызвал в ответ бурю гнева и яростное стремление жестоко отомстить палачам за их кровавые преступления.

Комиссар рассказал и о другом подобном случае. После изгнания оккупантов из села Большая Верейка, куда мы сейчас собрались лететь, в овраге был обнаружен труп красноармейца, зверски замученного гитлеровцами. Фашисты подвергли советского бойца нечеловеческим истязаниям: отрезали ему уши, нос, губы, содрали с черепа кожу. Затем бросили труп в овраг...

Легко себе представить, с каким зарядом ненависти к немецко-фашистским захватчикам летели мы в район Большой Верейки...

По правую сторону Дона, северо-западнее Воронежа, шел бой:

мельтешили огненные залпы артиллерийских орудий, медленно ползли танки, вскидывались на поле сражения султаны земли и дыма; горели посевы, рушились дома, гибли сады, умирали солдаты. Видно было, что ни та, ни другая сторона не одолевали друг друга, хотя и несли большие потери. Это и называлось на языке официальных сообщений "На фронте ничего существенного не произошло".

Пока не было воздушного противника, мы имели возможность осмотреться, оценить обстановку. Но вот на горизонте появилась группа немецких самолетов. Цель у них одна - нанести бомбовый удар по нашим танкам и артиллерии, по красноармейским окопам и траншеям. Если бомбежка будет удачной, немецко-фашистские войска хлынут на восток, к Воронежу, родине Кольцова и Никитина, песенной колыбели нашего народа, центру русского черноземья...

- Атакуем на встречных курсах! - передал я приказ летчикам.

В смешанной группе насчитывалось девять "юнкерсов" и шесть "мессершмиттов". При тройном преимуществе врага от нас требовалась особая осторожность, тем более что атака не носила внезапного характера и мы не имели превосходства в высоте. Выскочив вперед, как хищные акулы за поживой, Ме-109 попытались сорвать наш удар. Но каждый из нас отлично знал свой маневр. Взаимодействуя и прикрывая друг друга, наша пятерка отбивала атаки истребителей и настойчиво пробивалась к бомбовозам. Когда цели распределены, даже в трудной обстановке не нарушается согласованность. Нестеренко, Подколзин и я дрались с "мессерами", а Васько и Александрюк били по "юнкерсам".

Два бомбардировщика загорелись. Их экипажам стало теперь не до бомбометания. Потеряв уверенность в себе, они торопливо сбросили груз на свои войска и со снижением потянули на запад. Два "мессера" тоже вышли из боя, чтобы сопровождать горящих "юнкерсов". Теперь их осталось четыре, превосходство двойное. Это уже легче! Наши пехотинцы, наверное, тоже обрадовались, увидев разрывы бомб в расположении противника.

Через некоторое время повернули на запад и остальные семь "юнкерсов". Но прорваться к ним мы не смогли, поскольку их надежно защищали "мессершмитты".

Памятуя о том, что нашей главной задачей является прикрытие своих наземных войск, мы не стали преследовать врага. Ведь могла появиться другая группа бомбардировщиков. Так оно и случилось. С юго-запада к линии фронта шли два звена "юнкерсов" в сопровождении четырех Ме-109. Набирать высоту для удара сверху было уже поздно. Решил вести группу в лобовую

атаку.

- Сомкнуть строй! - подал я команду.

Это требовалось сделать для достижения большей плотности огня. Когда расстояние между нами и вражескими самолетами стало предельно коротким, даже опасным, мы нажали на гашетки пулеметов. Нервы у гитлеровцев не выдержали, они резко свернули с боевого курса: одно звено - вправо, второе - влево. Когда мы развернулись для повторной атаки, заметили, что сзади к нам подходят "мессершмитты". Ну что ж, бой так бой! И в небе закрутилась гигантская карусель.

Немецкие летчики оказались довольно опытными, однако и среди нас не было зеленых юнцов. Погонявшись друг за другом, мы разошлись в разные стороны. Встретимся еще, померимся силами!

Возвращаясь в Телегино, я думал о том, что мы, пятеро советских летчиков, не смогли бы противостоять многократно превосходившему нас противнику без сплоченности, взаимной выручки, четкого взаимодействия. Каждый из нас был щитом для друга и мечом для врага. Анализировал я и тактику немецких истребителей. Активность они проявляли тогда, когда кто-нибудь из нас допускал ошибку и нарушалась слаженность в наших действиях. Хорошо, что мы быстро устраняли всякие шероховатости, в противном случае результаты этих двух схваток оказались бы иными.

На подходе к Ельцу, а точнее километрах в тридцати - двадцатипяти южнее города, мы обнаружили вражеский самолет Хе-126. Он шел встречным курсом на высоте около 1300 метров. Что делал лазутчик в нашем тылу - бомбил или фотографировал какой-либо важный объект? С какой бы целью он ни летал, уйти от нас не должен. Решено! На моем месте так поступил бы любой командир.

Летчик, пилотировавший Хе-126, перевел машину в набор высоты. Я понял его маневр: хочет добраться до облаков, скрыться и уйти от нас. До нижней кромки ему оставалось уже не более шестисот метров. Тогда я приказал звену Нестеренко отрезать противнику путь.

- Вас понял, - отозвался по радио Алексей и устремился на перехват "хеншеля".

Звено успешно справилось с поставленной задачей - заградительным огнем отсекло немецкому самолету путь к облакам. А мы с Александрюком, настигнув "хеншеля" над населенным пунктом Долгоруково, заставили его развернуться на 180 градусов и следовать на наш аэродром. Мы зажали его в огненные клещи, не позволяли развернуться ни влево, ни вправо.

Словно щука в сети, метался Хе-126, пытаясь вырваться из плена, однако всякий раз перед носом у него появлялась огненная трасса. Так мы вели его около пятнадцати километров, пока окончательно не прижали к земле. Убрав газ, вражеский летчик посадил машину на зеленое поле, прилегающее к оврагу. Мы видели сверху, как экипаж разведчика покинул машину и кинулся в укрытие. Короткими пулеметными очередями заставили бегущих залечь. А к ним уже спешили местные жители с граблями и вилами, мчался по дороге грузовик с красноармейцами. Участь экипажа Хе-126 была решена: война для него кончилась под Ельцом.

Не знаю, чем объяснить, но Георгий Подколзин решил уничтожить вражеский самолет. Он круто бросил свою машину вниз, но, видимо, не рассчитал и на выходе из пике зацепил левой плоскостью за крыло "хеншеля". Это произошло так неожиданно и быстро, что мою команду по радио о прекращении атаки Георгий уже не услышал...

Нелепая случайная смерть Подколзина опечалила полк. Землю, где жила в оккупации мать Георгия, мы освобождали уже без него...

В целях предотвращения таких неоправданных потерь командование части организовало на специальной площадке, неподалеку от аэродрома, тренировку летчиков в стрельбе по наземным целям. Руководитель полетов по радио своевременно напоминал истребителям, какой должен быть угол пикирования, в какой момент начинать вывод машины из пике. Тренировки закончили после того, как все без исключения летчики хорошо научились стрелять по наземным целям.

Глава пятая.

Орловское небо

К середине августа 1942 года закончились оборонительные бои войск Брянского, Юго-Западного и Воронежского фронтов против наступавших немецко-фашистских армий. Подвижные части противника заняли западную часть Воронежа. Линия фронта сначала стабилизировалась на рубеже Коротыш, Крещенка и далее, от Воронежа до Коротояка, по донскому берегу. Затем враг протаранил нашу оборону, и нам пришлось отойти на верхнее и среднее течение Дона.

Следует отметить, что советские войска оборонялись активно, на отдельных участках переходили даже в контрнаступление. Так, 17 августа части 6-й армии Воронежского фронта форсировали реку и на правобережье, севернее Коротояка, захватили плацдарм. Испытывая постоянное давление с нашей стороны, противник боялся снимать отсюда свои войска

для переброски под Сталинград и на Кавказ, где шли жаркие сражения.

Летчики, техники и младшие специалисты 171-го истребительного авиационного полка с обостренным вниманием следили за сообщениями печати и радио о событиях на главных фронтах. Впрочем, нас радовал каждый успех советских войск и огорчала любая их неудача. Ведь война всюду громыхала на родной земле.

Я и мои однополчане, являясь, по существу, рядовыми воздушными бойцами, многого, конечно, не знали. Мы были хорошо осведомлены о действиях своей части, имели представление о событиях дивизионного масштаба. А обо всем, что находилось за пределами нашего личного участия, мы знали столько же, сколько было известно каждому воину Красной Армии.

С особым вниманием следили мы за событиями на Орловщине. Это вполне естественно, ибо полк воевал над реками Олым и Сосна, Тим и Перучь, Зуша и Ока. Под нашими крыльями были города Орел и Болхов, Малоархангельск и Мценск, Новосиль и Ливны.

А для меня Орловщина была особенно дорога. Здесь родился я в г. Данкове, который когда-то входил в Орловскую губернию, дышал воздухом этого чудесного края, пил его целебную воду, ел душистый хлеб, говорил на орловско-курском наречии - самом коренном в русском языке.

Я знал ратное прошлое земли орловской - несокрушимого бастиона государства Российского на его южных границах, восхищался тем, что Орловщина была подлинным центром национальной культуры, литературным гнездом, из которого взлетели в зенит мировой славы Иван Тургенев и Леонид Андреев, Николай Лесков и Федор Тютчев, Дмитрий Писарев и Михаил Пришвин, Иван Бунин и другие блестящие мастера слова. Как же мне было не любить этот край, не драться за него с иноземными варварами, как было не прислушиваться к вестям обо всем добром, что делали патриоты, и не возмущаться всем омерзительным, что творили немецко-фашистские захватчики.

Об Орле и Орловщине довольно часто сообщалось в газетах и по радио. Приведу лишь отдельные выдержки из сводок Советского информационного бюро.

6 августа 1942 года. "Орловские партизаны за последние дни организовали несколько крушений железнодорожных эшелонов немецко-фашистских оккупантов. Около одной станции они пустили под откос 40 вагонов и платформ с танками, автомашинами и тракторами..."

10 августа. "Партизанский отряд имени Ворошилова... в течение нескольких дней вел бой с крупным отрядом оккупантов, действовавших при поддержке танков. Партизаны истребили до 200 гитлеровцев и уничтожили два немецких танка".

12 августа. "Партизанский отряд под командованием тов. Ж. пустил под откос 4 железнодорожных эшелона с живой силой, техникой и боеприпасами противника. Всполошившиеся гитлеровцы арестовали 15 офицеров железнодорожной охраны, а солдат отправили на фронт.

По приказу начальника немецкого тылового района усилена охрана железной дороги. Специальные команды вырубают лес на 500 метров по обе стороны железнодорожного пути. Но число аварий и катастроф не уменьшается. Поезда по-прежнему летят под откос".

15 августа. "Отряд орловских партизан под командованием тов. О. за месяц боевых действий уничтожил 185 оккупантов, 8 автомашин и разрушил железнодорожную станцию. Партизаны пустили под откос 2 воинских эшелона противника".

Отважные действия народных мстителей приводили гитлеровцев в ярость, свою злобу они вымещали на мирном населении. Помню, как потрясло меня и всех моих однополчан известие об издевательствах оккупантов над жителями орловского села Кокоревка. Сначала фашистские мародеры до нитки ограбили колхозников, потом учинили разбой: замучили и расстреляли 12 человек, не пощадили даже семидесятишестилетнего Андрея Петровича Качанова, восьмилетнего Колю Моргунова и восьмимесячного ребенка крестьянки Путимцевой. Изверги сожгли 529 домов, 3 школы, больницу, все жилые и хозяйственные постройки.

В селе Невдольск фашисты загнали в болото и утопили семидесятидвухлетнего старика Ксенкова, его сверстников Бибикова и Данфошенкова, а также шестилетнего мальчика Митю Свиридова. Там же они расстреляли колхозниц Лавриневскую, Коренкову, Бычкову и ее трехлетнюю дочь, 120 человек угнали в неволю.

Кошмарное преступление совершил немецко-венгерский отряд.

В деревне Подгорная Слободка оккупанты закололи штыками и расстреляли 25 человек. Семью Пелагеи Федоровны Хроменковой (ее детей одиннадцатилетнего Валю, девятилетнюю Наташу, семилетнего Колю и двухлетнего Ваню) уничтожили полностью.

Уроженец Орловского края писатель Николай Борискин, бывший авиатор-фронтовик, как-то рассказал мне грустную

историю его родной деревни Малиновец, Новосильского (ныне Залегощенского) района. Захватив деревню, фашисты прежде всего отобрали у населения все, что представляло какую-либо ценность: лошадей, сбрую, повозки, запасы продовольствия. Потом, ближе к зиме, конфисковали все теплые вещи.

Отцу писателя, Митрофану Афанасьевичу, было чего опасаться: против немцев воевали его сын Николай и брат Максим Афанасьевич - генерал-майор инженерно-авиационной службы. Оба коммунисты. И вот какая-то подлая душонка донесла об этом оккупантам. Те незамедлительно явились в дом и, учинив с пристрастием допрос, перевернули все вверх дном. Однако ничего компрометирующего не обнаружили: Митрофан Афанасьевич и его младший сын Иван, ушедший в партизанский отряд, а затем ставший офицером Советской Армии, заранее закопали в землю фотографии, письма Николая и Максима, штык и шашку, каким-то образом уцелевшие еще со времен империалистической войны, участником которой был Борискин-старший.

Ни продуктов, ни теплых вещей инквизиторы тоже не нашли. Тогда один из них, заметив, что хозяин дома обут в валенки, потребовал снять их.

- Пошел ты к черту! - выругался Митрофан Афанасьевич. - Что, я должен босиком, что ли, ходить ради тебя!..

- Вас? Вас? - не понял мародер.

- К черту, говорю, - гордо повторил бывший унтер-офицер и направился прочь от немца.

Физической расправы, к счастью, не последовало, зато в доме Борискиных разместился штаб какой-то команды. Ради улучшения обзора немцы вырубили прекрасный вишнево-яблоневый сад, все изрыли вокруг, словно барсуки. А семью Митрофана Афанасьевича выгнали в соседний лес. Несколько позже бревенчатую хату разобрали на блиндаж, и вместо добротной, красивой усадьбы остался неприглядный пустырь. Другие дома тоже были разобраны и сожжены.

Ныне этого населенного пункта с поэтическим названием уже не сыщешь на карте. Люди, уцелевшие после войны, разбрелись, разъехались кто куда. Только белый как лунь и древний как век Митрофан Борискин почти до самых последних дней жизни не покидал со своей супругой родного гнезда.

Есть у писателя Борискина и проза, и стихи об отчем крае, о жестокой грозовой поре. Больше всего мне понравилось его автобиографическое стихотворение "В лихолетье". Поэт вспоминает тот тягостный день, когда фашисты выгнали жителей Малиновца из родного села, чтобы отправить их на Запад. Среди

них находилась и его мать - Прасковья Михайловна. Она посадила младшую дочурку на салазки, закинула узел на плечи, взяла на руки еще одного ребенка и тронулась в путь. В дороге девочка замерзла...

Сестра у меня была
Валечка.
В пути она умерла
на саночках.
На Запад гнала беда
Орловщину...
И слышу я сквозь года,
Сквозь толщу их:
"На санках я умерла,
на саночках...
Мама меня везла,
мамочка...
Гремели взрывы-шары
Кудлатые,
И мама от них навзрыд:
"Проклятые!.."
Поземка, белым-бела,
Сугробные
Свои гребешки мела
Огромные.
И хочется крикнуть мне,
И боязно.
А мама в белом огне
До пояса.
За ней уже не следы
Ямины.
Не знает никто беды
Маминой...
Со мною баба-яга,
Да что она...
Качают меня снега:
"Война, война".
"На санках я умерла,
На саночках, Мама, а ты дошла?
Мамочка!"
Сестра у меня была...

Я не напрасно пересказал историю, поведанную мне моим другом. Жестоким был период оккупации, пагубны ее последствия. Об этом свидетельствовали сами чужеземцы. Вот что говорил пленный солдат 256-го полка 112-й германской пехотной

дивизии Якоб Клеменс: "Немецкая армия производит колоссальные опустошения в зь хваченных ею районах. На оккупированной территории всюду бродят голодные русские люди. В Орле жители умирают с голоду. В селе Ново-Никольское мы проходили военное обучение. Когда мы жаловались на плохое питание, офицеры нам указывали: "Вы здесь полные хозяева, идите в любой дом и берите все, что вам угодно". Офицеры неоднократно инструктировали, что солдат имеет право расстрелять любого русского, будь то мужчина или женщина. Для этого достаточно только назвать партизаном, партизанкой или помощником партизана. Под этим предлогом были расстреляны сотни русских жителей"{10}.

На репрессии карателей партизаны отвечали новыми, еще более мощными ударами. Например, 27 августа сообщалось, что орловские партизаны захватили приказ по штабу 47-го венгерского королевского гонведского полка. В нем говорилось, в частности, что в селе Марановка партизанами убиты полковник и три офицера, что солдаты, конвоировавшие русских военнопленных, подверглись нападению. Партизаны перебили конвой, забрали оружие, освободили пленных и скрылись.

30 августа партизаны уничтожили 28 вражеских платформ с автомобилями и танками, а через несколько дней подорвали на минах состав цистерн с горючим. 31 августа мы узнали об отважных действиях отряда, руководимого товарищем Р., который в течение месяца пустил под откос три железнодорожных эшелона противника с войсками и техникой, подорвал состав с 29 бензоцистернами. Другой отряд, которым командовал товарищ П., истребил свыше 200 немецких солдат, 13 офицеров, уничтожил 9 автомашин с разными военными грузами, пустил под откос воинский эшелон.

Уже после войны я узнал из документов, что в конце августа 1942 года при Центральном штабе партизанского движения было проведено по указанию ЦК ВКП(б) совещание командиров и руководителей орловских, белорусских и украинских партизан. Патриоты Орловщины получили задание удерживать южный массив Брянских лесов. Таким образом, партизанская борьба стала поистине всенародной. Ее успехами гордились все советские люди, в том числе и мы, кадровые военные летчики. Она существенно дополняла героические усилия наших Вооруженных Сил, направленные на разгром немецко-фашистских оккупантов.

После провала наступления под Воронежем гитлеровское командование начало стягивать войска ближе к Волге и Кавказу. Наращивание сил производилось за счет второстепенных

направлений и резервных частей, переброшенных из тыла. Заметно активизировалась вражеская авиация.

На Орловском аэродроме, например, нередко приземлялось одновременно по 40-70 самолетов. Здесь они заправлялись и летели дальше, на юго-восток.

Нам, истребителям и штурмовикам, базировавшимся в районе Ельца, очень хотелось нанести удар по такому скоплению неприятельской авиации, однако старшие начальники неизменно говорили:

- Подождите, придет и ваш черед.

Такой черед наступил в конце лета. 26 августа подполковник Орляхин вызвал старшего лейтенанта Стоянова и меня в штаб.

- Вот что, комэски, мне сообщили в дивизии, - сказал он, - что сегодня к вечеру на аэродроме Орел-гражданский приземлятся около семидесяти вражеских самолетов разных типов. Есть предположение, что они некоторое время задержатся там. Этим обстоятельством и хочет воспользоваться командир соединения...

Признаться, я слушал Орляхина без особого интереса. Ведь авиация противника, видимо, ежедневно использует этот аэродром как промежуточный. А нам вчера и позавчера говорили, что летать из Ельца в Орел для сопровождения штурмовиков или бомбардировщиков нецелесообразно: расстояние великовато. Отказ неизменно сопровождался многозначительными словами: "Подождите, придет и ваш черед..."

- Вижу, не понимаете вы меня, - улыбнулся командир полка.

- Не понимаю, - признался я. Саша Стоянов тоже отрицательно покачал головой.

- Буду более конкретным, - спокойно продолжал Орляхин. - Комдив приказал мне создать группу из четырех самолетов для сопровождения "ильюшиных". "Илы" и "миги" должны перелететь в район Мценска и уже оттуда нанести удар по аэродрому Орел-гражданский. Теперь понятно?

- Кто же полетит? - спросил я взволнованно.

Не остался равнодушным и Стоянов. Волнение наше было легко объяснить. Если командир сказал бы о задании перед строем, летчики все, как один, изъявили бы согласие идти со штурмовиками.

- Для того и вызвал вас двоих, - шутливо отозвался Орляхин, - чтобы не слышать нареканий других командиров. Скажут: чем мы хуже Стоянова и Вишнякова?

В полку действительно кроме нас были опытные летчики, даже такие мастера воздушного боя, слава о которых облетела не один фронт. Взять хотя бы старшего лейтенанта А. Г. Шевцова, прибывшего к нам после окончания курсов усовершенствования

штурманов. До этого Александр воевал в небе Ленинграда и не раз выходил победителем из поединков с хваленными немецкими асами. На его счету было пять сбитых вражеских самолетов. Прибыв на должность штурмана полка, Шевцов настолько быстро изучил обстановку и освоил новый для него МиГ-3, так близко сошелся с людьми, что казалось, будто он давным-давно находится среди нас.

Он стал настоящим помощником командира в организации боевых действий, в обобщении и распространении опыта. Скромный, душевный, он вместе с тем отличался высокой требовательностью к себе и подчиненным. У меня с ним с самого начала сложилась хорошая дружба.

В полку было немало других толковых летчиков. Поэтому мы испытывали гордость и чувство признательности подполковнику за то, что он остановил свой выбор на нас.

- Смотрите, каким маршрутом полетите, - сказал командир и прочертил на карте линию от Ельца до одного из населенных пунктов, расположенного километрах в двадцати пяти юго-восточнее Мценска. Слева от этой черты проходила линия фронта. Она тянулась от древнего города Новосиль вверх по реке Зуша.

Подполковник Орляхин предостерег нас:

- Будьте осторожны, не забывайте, что численное превосходство в орловском небе пока на стороне противника. Он может перехватить вашу группу, тогда волей-неволей придется принимать бой. В самом же районе Орла - возле вокзала, в городе, на аэродроме - имеются мощные зенитные средства. Так что не забывайте о противозенитном маневре.

Подполковник очень подробно проинструктировал нас, сказал, что шестерку "ильюшиных" поведет капитан Шагинов, а истребителей возглавит Стоянов.

- С вами, конечно, полетят Константин Соболев и Виктор Александрюк? спросил Орляхин.

- Да, - чуть ли не в один голос подтвердили мы.

Командир звена Соболев и старший летчик Александрюк были отличными воздушными бойцами, и мы охотно брали их на такие ответственные задания.

- Что ж, в добрый путь! - напутствовал подполковник.

Выйдя из штаба, мы пригласили Соболева с Александрюком и продолжили беседу о предстоящем вылете. Больше всего нас занимали вопросы взаимодействия с "Ильюшиными" и тактика воздушного боя. Были четко определены обязанности каждого члена истребительной группы.

Потом к нам присоединился ведущий самолетов-

штурмовиков капитан Шагинов.

- Как думаете, - спросил он, - в какое время лучше нанести удар по аэродрому?

- Наиболее эффективным был бы ночной налет, - сказал Александр Стоянов. - Наши все умеют летать в темное время суток.

- У нас не все летают ночью, - признался капитан. - А днем нам вряд ли удастся добиться внезапности. Давайте сделаем так: вылетим перед вечером, чтобы успеть возвратиться на свой аэродром и произвести посадку до наступления темноты.

На том и порешили.

Перелетев под Мценск, мы дозаправили машины и стали ждать назначенного часа. Александрюк и я подошли к "мигу" старшего лейтенанта Стоянова. Обычно неунывающий, Александр был чем-то опечален.

- Как себя чувствуешь? - спросил я его.

- Плохо, брат, - вздохнул Стоянов. - Летел, смотрел на карту и думал: до чего же прекрасны названия орловских поселений! Ливны, Лески, Малиновец, Подлиповец, Березовец...

Сама поэзия! Видно, не зря люди придумали такие красивые имена своим родным местам. А что делают враги с этой красотой, что они вытворяют в этом поэтическом краю! Мне казалось, что вместо сел и деревень я вижу пустые глазницы на скорбном лике земли. Фашистское воронье справляет свою кровавую тризну и в сказочном южном Полесье, и в былинном Новосиле, и в песенных Ливнах... Сердце кровью обливается при виде такого кошмара...

Стоянов не справился с собой и, не желая побороть минутную слабость, отвернулся. Александрюк сочувственно покачал головой и жестом показал мне, чтобы я дал Александру закурить. Тот не отказался, но, сделав несколько затяжек, бросил папиросу и резко, словно ударяя молотом по наковальне, произнес:

- Бить их надо!

- Бить! - эхом отозвался Виктор.

- Бить! - повторил и я.

К нам подошел лидер группы штурмовиков. Вместе мы уточнили пути подхода к линии фронта, порядок действия над целью и обратный маршрут. Деловой разговор окончательно успокоил Стоянова, и теперь этот невысокий, но плотный и сильный человек был похож на заматерелый дубок, которому нипочем никакие невзгоды. Александру вообще были свойственны резкие перемены в настроении. Сейчас мы убедились в этом еще раз.

- Эх, и дадим же фашистам жару! - воскликнул Стоянов. - Узнают, какова сила орловских дубинников. - Александр хлопнул

меня по плечу и засмеялся. И Виктор тоже хмыкнул, глядя на меня, потому что истинным орловским дубинником был я, уроженец этих мест.

Вот с таким приподнято-боевым настроением мы и поднялись в предвечернее мценское небо. Со стороны Брянска, по синим гребешкам рощ струился ослепительный, казавшийся малиновым солнечный свет. А солнце садилось в какое-то нагромождение облаков, перемешанных с дымом. На этом мрачном фоне яркие и в то же время мягкие краски вечерней зари казались огромными крыльями знаменных полотнищ. Было очень похоже, что под сенью этих знамен нас провожают в бой ратные люди южного бастиона древней Руси, мощная вольница Болотнйкова, тургеневская когорта седобородых чудодеев родного слова, живые родичи и сограждане наши - невольники немецкой оккупации, отряды народных мстителей. Нет нужды в придумке, вымысле досужем, коли подлинно такими были наши чувства. Наверно, все это, вместе взятое, что пережили мы в те минуты, и называется патриотизмом, любовью к Родине. Иного объяснения этих высоких понятий я не знаю.

Штурмовики, возглавляемые капитаном Шагиновым, шли левым пеленгом, парами на высоте сто пятьдесят метров, мы - чуть левее, с небольшим превышением. Ведомым у старшего лейтенанта Стоянова был Константин Соболев, а Виктор Александрюк - у меня. Столь низкая высота полета давала нам надежду на достижение внезапности при подходе к цели, ибо станции обнаружения противника не могли нас засечь под столь малым углом относительно горизонта.

Отладив боевой порядок и выверив курс на цель, мы уже подходили к линии фронта, как неожиданное обстоятельство огорчило летчиков нашей группы: лейтенант Соболев доложил, что на его самолете началась тряска двигателя. Это был тревожный симптом. Если мотор откажет над территорией, занятой врагом, домой не развернешься, а коли сумеешь это сделать, все равно не долетишь до аэродрома. Тогда останутся два выхода: выпрыгнуть с парашютом или произвести вынужденную посадку. Первый из них очень рискованный. Даже при благополучном приземлении летчик подвергается опасности встречи с противником, неравной схватки с ним. В подобной ситуации некоторые авиаторы погибали... Случалось и так, что кто-либо из товарищей садился и под огневым прикрытием других летчиков забирал попавшего в беду однополчанина. Второй выход - вынужденная посадка - менее опасен лишь до момента приземления, а дальнейшая борьба за жизнь, честь и достоинство советского воздушного бойца тоже связана с риском

и большими трудностями.

Итак, Костя доложил по радио:

- Командир, началась тряска мотора...

Голос выдавал досаду и смятение лейтенанта. И я хорошо понимал его душевное состояние. Человек столько готовился к этому ответственному полету, принимал живейшее участие в обсуждении деталей боевого задания, спорил, волновался - и на тебе... началась тряска...

Стоянов ответил:

- Измените режим его работы.

Толковый ответ. Бывает, увеличишь или уменьшишь обороты - и мотор выправляется, гудит ровнее, работает без перебоев и судорожной тряски. Может, и на этот раз все обойдется? Ну что же ты, Костя, молчишь? Проверяешь на слух железное сердце "мига"? Кому из нас не приходилось вот так же с тревогой и надеждой вслушиваться в ритм гудения мотора, ожидать того критического момента, после которого либо продолжаешь полет, либо прекращаешь его. Кажется, так чутко не прислушиваешься к биению собственного сердца.

- Трясет и на малых, и на больших, - обиженно сказал Соболев.

Именно сказал, а не доложил. Потом вздохнул и мужественно добавил:

- Может, рассосется, а?

Милый Костя! Как ему не хотелось покидать боевой строй, уходить от товарищей, которым и без того нелегко сопровождать шестерку Ил-2, оставлять командира группы без ведомого - без щита и меча.

Надежды на то, что вибрация двигателя прекратится, больше не было, и Стоянов принял единственно правильное решение:

- Соболев, возвращайтесь домой!

- Может, рассосется, а? - почти простонал Костя.

- Без разговоров! - строго возразил ведущий. - Возвращайтесь домой!

- Есть, домой, - медленно, вяло произнес Соболев и с левым разворотом отошел от группы.

Нас осталось трое. Командир подбодрил меня и Александрюка:

- Ничего, братки!

До аэродрома, где базировались "юнкерсы", оставалось не более пятидесяти километров. Небольшой, но трудный путь: впереди линия боевого соприкосновения войск, возможны встреча с вражескими истребителями, обстрел зенитной артиллерии. Однако думалось о другом - о способе выполнения налета:

первый заход на цель предполагалось сделать с ходу, второй - после разворота на 180°. Вероятнее всего, к этому времени летчиков уже не будет на самолетных стоянках: уйдут ужинать и отдыхать. Значит, бомбардировщики, заправленные горючим, нагруженные боеприпасами, останутся неподвижными прицеливайся и бей по ним из всех видов оружия. Заманчивая перспектива!

Вопреки предположениям линию фронта, проходившую, как я уже говорил, юго-восточнее Мценска, по реке Зуша, мы пересекли без особых осложнений. С земли, затянутой темно-синей вуалью сумерек, всплескивались залпы зенитных орудий, хищно тянулись ядовито-красные трассы пулеметных очередей, похожие на гигантские плети, чтобы смахнуть нас с неба и обезопасить гитлеровские войска от удара с воздуха. Да, противник боялся бомбардировки или штурмовки, поэтому вел довольно плотный заградительный огонь. Но слишком малая высота, на которой мы летели, не позволяла ему вести прицельный огонь по нашим самолетам. К тому же мы предусмотрительно рассредоточились в строю.

Как только мы пересекли линию фронта, зенитчики прекратили стрельбу. Теперь под нами расстилался сплошной полумрак с багряными пятнами пожаров. Должно быть, каратели жгли деревни, жители которых как-то связаны с партизанами, а может быть, захватчики лютовали без всяких причин, захмелев от крови и насилия над мирным населением. Во всяком случае, в треугольнике, образованном Новосилем, Мценском и Орлом, я видел сполохи сплошных пожаров. При мысли о том, что в этих огненных омутах погибают Малиновцы, Лески, Затишья, Подлипки и Березовцы с их милыми, поэтическими названиями, в жилах моих клокотала ярость, утолить которую могло лишь море ответного огня.

С земли, конечно, уже не видно было солнца, да и мы проводили взглядом его рыжую макушку, нырнувшую за горизонт. Теперь ориентировались только по Оке и железной дороге, что пролегали справа от нас. Со станций и полустанков нет-нет да и постреливали в нашу сторону. Наверное, действовали по принципу: если не причиним вреда, то постращаем.

Над территорией, занятой противником, полет продолжался минут пятнадцать, но эти четверть часа показались нам очень долгими. Летели молча, на всем маршруте не обмолвились ни словом: такого строгого соблюдения радиодисциплины требовала обстановка. Сомнений в том, что неприятельские посты ВНОС сообщили о нас в свой вышестоящий штаб, не было и не могло

быть, поскольку нашу группу не только заметили, но и обстреляли. Но противник не знал наших замыслов. Мы могли идти на станцию Залегощь или Благодатное, на Моховое или Хомутово, на Змиевку или Кромы. В этом заключалось наше преимущество: кто знает, когда и где ринутся в атаку "летающие батареи".

Тишину, царившую в наушниках шлемофонов, нарушил голос лидера штурмовиков:

- Вижу цель!

Капитан шел первым. Естественно, что он раньше других заметил объект штурмовки. Я тоже видел аэродром и самолеты, стоявшие в три ряда.

- Набираем высоту, - распорядился Шагинов.

Беру ручку управления на себя. Стрелка высотомера ползет по шкале вправо: 300... 500... 700 метров. Высота нужна "илам" для того, чтобы сверху ринуться на цель под углом до 30 градусов, прицельно сбросить бомбы, затем ударить реактивными снарядами и успеть вывести тяжелые машины из пикирования.

Продолжая набирать высоту, капитан Шагинов чуть довернул свою группу влево от аэродрома. Я понял его маневр: удар планируется вдоль рядов "юнкерсов", так эффективнее.

- "Маленькие", - обратился к нам, истребителям, ведущий штурмовиков, прикройте.

Подойдя к рубежу ввода самолетов в атаку, он скомандовал своим летчикам:

- За мной!

Чуть сгорбленный, словно спружинившийся для броска на свою жертву, страшный по своей силе "ил" клюнул носом и безудержно устремился вниз, где стояло около семи десятков вражеских бомбардировщиков. За командирской машиной пошли вторая, третья, четвертая, пятая и шестая. Должно быть, с земли штурмовики казались жуткими привидениями. Представьте себе: на вас неотвратимо пикирует крылатая громадина с пятнадцатиметровым размахом крыльев; тысяча семьсот пятьдесят лошадиных сил несут эту бронированную махину весом более пяти тонн со скоростью, превышающей четыреста километров в час; в стальном чреве этого "летающего танка" четыреста килограммов бомб, восемь реактивных снарядов, две двадцатитрехмиллиметровые пушки, кормовая пулеметная установка... Есть от чего прийти в ужас! Я не хотел бы оказаться перед лицом этой "черной смерти".

Мне удалось наблюдать лишь начало штурмовки, когда взорвались первые эрэсы и бомбы и над стойбищем пузатых "юнкерсов" взметнулся огненный вихрь. О, как ликовала моя

душа, исстрадавшаяся по возмездию за лютое лихо, творимое ордами бесноватого Адольфа Гитлера! Единственное, чего я еще желал в эту минуту, - это чтобы багровый всклокоченный зверь яростно вгрызался в крылатых хищников фирмы господина Юнкерса на германской земле, вспоившей и вскормившей любителей разбоя. Думал: "Это придет, обязательно придет за Вислу и Одер!"

Штурмовики еще не закончили атаку, когда заговорила зенитная артиллерия. И как заговорила! Казалось, внизу заклокотал вулкан - таким плотным был огонь зенитных орудий и пулеметов, расположенных вокруг аэродрома Орел-гражданский. Кроме того, чуть в стороне и выше появилась туча немецких истребителей Ме-109. Вероятно, их подняли с соседнего аэродрома, где базировалась фронтовая авиация противника. В общем, обстановка для нас складывалась тяжелая: снизу огонь и сверху огонь, а в середине мы.

Однако, несмотря ни на что, штурмовики бесстрашно продолжали работать в этом клокочущем аду; выходя из пикирования с левым разворотом, сразу же готовились к повторной атаке. Обеспечивая их действия, Стоянов, Александрюк и я оказались на самой окраине Орла, где зенитный огонь становился еще более плотным. Это было настоящее буйство смерти. "Спокойнее, - мысленно говорю себе, - спокойнее, мы еще не до конца выполнили свой долг". А в уши врываются твердые как сталь слова:

- "Горбатые", делаем второй заход.

Это говорит Шагинов - железный капитан. А вот он уже приказывает нам, тройке "мигарей":

- Прикройте!

А как прикрыть? Разорваться, что ли? На нас обрушилась туча "мессеров", двадцать против троих!

- Огонь, ребята! - скомандовал Саша Стоянов и выпустил по своре "худых" два реактивных снаряда. Александрюк и я повторили залпы. И - о чудо! "мессершмитты" шарахнулись в стороны. Как они боятся эрэсов!

"Огонь, стрелки!" - бросил в эфир железный капитан. И бойцы, сидевшие в хвостах "илов", ударили из пулеметов по дрогнувшим истребителям врага.

Так, летя навстречу зенитному огню, штурмовики сами вели огонь по наземным и воздушным целям. Мы тоже били по "мессерам", защищали друг друга и охраняли "ильюшиных". Это было потрясающее зрелище. Наша смешанная группа представляла собой воздушный бастион, воины которого дрались исключительно слаженно.

Был момент, когда вражеские летчики изменили тактику. Они разбились на две группы. Первая пыталась сковать боем действия "мигов", вторая прорваться к "илам" и ударить по ним, чтобы прекратить уничтожение "юнкерсов". Логически фашисты, имевшие численное преимущество, должны были взять верх в этой схватке, но они все-таки не победили... Штурмовикам удалось до конца довести и очередную атаку. Пословица "Кручусь как белка в колесе" вполне подходила к каждому из нас троих, прикрывавших "илы".

"Горбатые", выполнив задание, потянули домой. В целях сохранения плотного боевого порядка штурмовикам следовало бы разворачиваться влево, и тогда им при нашей поддержке никакой черт не был бы страшен. Но ведущий повернул вправо, разрыв между самолетами увеличился настолько, что нарушилось огневое взаимодействие. Конечно, правым разворотом скорее уйдешь из смертельного круговорота. Видимо, только этим и объяснялось решение капитана. Он хотел сделать как лучше, а вышло...

Вышло вот что. Заметив разорванный строй штурмовиков, "мессершмитты" бросились на них словно акулы, рассчитывая перебить по одному.

- Драться до последнего! - поступил приказ по радио. Отдал его старший лейтенант Александр Стоянов.

Знакомые слова: драться до последнего патрона, а потом, если потребуется, и до последнего дыхания. Этот приказ касался только его, Стоянова, Александрюка и меня. Отдан он был во имя охраны штурмовиков шести летчиков, шести воздушных стрелков и шести "летающих танков". Значит, на каждого из нас придется по шесть-семь "мессершмиттов". Представьте себе, что вас окружили семь человек. Легко ли придется в драке? И еще представьте, что вы находитесь под огнем четырнадцати пушек и четырнадцати пулеметов. Правда, мы, как говорится, имели тройную броню: русскую гордость, впитанную с материнским молоком; мужество, воспитанное в нас командирами; решимость не щадить ни крови, ни жизни в боях за Родину. Но это броня особого рода, и разговор о ней будет впереди.

Перестроившись в какое-то чертово колесо, огненно-свинцовые зубья которого должны крушить все, что попадается на пути, "мессершмитты" кинулись на "ильюшиных". Но вражеские летчики, кажется, забыли про нашу взаимовыручку. Германская пила наскочила на русский гранит и осеклась, заискрила, поубавила скорость вращения. Штурмовики били по врагу спереди и сзади. Мы тоже не жалели огня, хотя впустую не расходовали боеприпасов. Сообразив, что таким способом нас не

одолеть, противник разделился на две группы. Одна продолжала наскоки на "ильюшиных", другая осаждала нашу тройку. Кидаться из стороны в сторону для того, чтобы увернуться от прицельных очередей, защищать друг друга и отбивать атаки на штурмовиков было очень тяжело и изнурительно. Тут уж не до рассуждений об опасности, успевай только поворачиваться.

Вот так, оттягивая врага на северо-восток от Орла, мы и вертелись в этой гигантской воздушной карусели. Крутились до тех пор, пока расстояние до "илов" обеспечивало визуальную видимость. А когда штурмовиков не стало видно, я понял, что ошибка, допущенная их ведущим, не останется без неприятных последствий.

Итак, "ильюшины" ушли в сторону Мценска по одному. Тем самым они сняли с нас ответственность за их безопасность. Мне не верилось, что железный капитан сделал это умышленно. Возможно, он оценил обстановку, решил оторваться от нас, чтобы облегчить наше положение. Все-таки против трех "мигов" осталось не двадцать, а десять "мессеров". Что же касается "илов", то они были способны вести воздушный бой самостоятельно, без всякого прикрытия.

Трое против десяти!.. Бьемся насмерть. По лицу струится горячий пот. От больших перегрузок тело наливается свинцовой тяжестью. Порой кажется, что глаза вот-вот вылезут из орбит или лопнут барабанные перепонки. Темные кадры сменяются зелеными, желтыми, красными. Самые страшные из них - красные разрывы зенитных снарядов.

- Держитесь, ребятки! - снова подбадривает меня и Александрюка наш командир Стоянов.

Мы держимся. Более того - кто-то из нас завалил "худого". Их осталось девять - по три на каждого. Но и наши машины здорово посечены вражеским свинцом. Сражаясь то на вертикалях, то на горизонталях, выбиваем "мессеров" друг у друга из-под хвоста. А сами тянем от Оки к Зуше - ближе к своим.

Крутится огненное колесо воздушного боя, мелькают в сумрачном небе выхлопы моторов. Вот уже фашистов осталось восемь. Виктор Александрюк кричит:

- Еще один загремел!

- Молоде... - слышится в ответ голос Стоянова. Он почему-то не договорил этого слова. Что с ним случилось?

Осмотревшись, я увидел двух горящих истребителей, несущихся навстречу друг другу. Никто не хотел уступать - ни Стоянов, ни вражеский летчик. Через несколько мгновений огненные шары, столкнувшись в воздухе, озарили, казалось, полнеба.

- Прощай, командир! - послышался скорбный голос Александрюка.

- Прощай, Саша, - повторил я, провожая взглядом огромный факел, перед которым расступилась обнимавшая землю тьма...

Мы остались вдвоем, продолжали бой с семью "мессершмиттами". Вскоре Виктор доложил, что вражеский зенитный снаряд разворотил хвостовое оперение его машины и она плохо слушается рулей. Ответив, что надо держаться до последней возможности, я ощутил, как мой "миг" вздрогнул, словно натолкнувшись на какое-то препятствие. И тотчас же радио донесло до меня крепкое словцо Александрюка. Он, оказывается, отогнал от меня назойливого "мессершмитта". Не знаю, как это удалось ему сделать на покалеченной машине.

- Спасибо, друг! - поблагодарил я Виктора.

Бой затихал. Атаки противника становились все реже и наконец совсем прекратились. Развернувшись, семерка "мессеров" ушла в сторону Орла. Не знаю, что вынудило ее прекратить схватку с двумя "мигами". Может быть, опасались сгущавшейся темноты... Или считали бесполезным продолжение поединка с бесстрашными советскими летчиками.

- Ну и черт с ними! - выругался Александрюк.

- Дотянешь? - спросил я его.

- Постараюсь.

Он подошел ко мне так близко, что я без напряжения осмотрел обшивку его машины. На ней буквально не было живого места. Каким чудом она держалась в воздухе? Искалеченный "миг", разорванное огнем небо, погибший Друг...

Теперь, воскрешая боевое прошлое, вспоминаю стихи, будто специально написанные обо мне и моих однополчанах:

Быль воскрешается, как небыль,
Крутой годины фронтовой...
Горит израненное небо
Над продымленной головой.
Как это больно - небо в ранах,
Огнем раскромсанная высь,
И в омутах ее багряных
Друзей оборванная жизнь.
Гляжу на блестки Млечной пыли,
И кажется, что звезды те
Друзей священные могилы,
В залитой синью высоте,
Что небо в память о ребятах,
Не возвратившихся с войны,
Зажгло весною в сорок пятом

Неугасимые огни.

Спустя некоторое время в полку стало известно, что 27 августа наша группа уничтожила на аэродроме Орел-гражданский 10 вражеских бомбардировщиков и повредила семь, а в воздушном бою сбила 5 истребителей. Таким образом, мы вывели из строя целый авиационный полк. Капитан Шагинов и два других экипажа произвели вынужденную посадку, взорвали свои машины и ушли в лес. Впоследствии партизаны помогли им возвратиться в боевой строй. В период битвы на Орловско-Курской дуге они снова водили свои "воздушные танки" на штурмовку вражеских войск.

Отремонтировав "миги", мы возвратились на аэродром южнее Ельца. Оттуда продолжали боевые действия до глубокой осени.

Глава шестая.

Чужие крылья

Из виденного и пережитого на фронте запомнилось далеко не все. Совершив во время войны около трехсот боевых вылетов, я сохранил в памяти подробности лишь о тридцати из них. И это вполне естественно: многие боевые задания по своему характеру стали для нас обычными, будничными, их трудно было отличить друг от друга.

Осень 1942 года запомнилась прежде всего по ожесточенным боям в междуречье Дона и Волги, а также в районе Кавказа. Особенно пристально мы следили за событиями под Сталинградом. Каждый день мои однополчане начинали с тревожного вопроса: "Ну, как там наши - держатся?" И когда, прослушав радиосообщение или ознакомившись с газетной сводкой, убеждались, что на главных направлениях наши стоят крепко, напряжение у них спадало, они успокаивались и заводили разговор о делах на своем участке фронта.

Известно, что оборонительные бои Красной Армии, завершившиеся к середине ноября 1942 года, носили исключительно напряженный характер и были связаны с большими потерями в личном составе, технике и вооружении, не говоря уже об оставленной территории. Вот почему все мы ликовали, узнав о том, что 19 ноября началось контрнаступление советских войск под Сталинградом. С этого поистине исторического дня интерес к военным событиям на Сталинградском, Донском и Юго-Восточном фронтах стал особенно острым.

За 12 дней до начала контрнаступления - 7 ноября 1942 года - мы прочитали приказ Народного комиссара обороны. Перед Красной Армией ставилась задача очистить советскую землю от гитлеровской нечисти. В приказе требовалось стойко и упорно

оборонять, линию нашего фронта и не допускать дальнейшего продвижения врага; всемерно укреплять железную дисциплину, совершенствовать боевую выучку войск для последующего сокрушительного удара по врагу; развертывать всенародное партизанское движение в тылу противника.

Этот приказ, как явствует из вышесказанного, советские воины начали претворять в жизнь не только на юго-востоке и юге, но и на нашем направлении. Войска Воронежского фронта форсировали Дон и ворвались на окраину областного центра. Чтобы сдержать дальнейший натиск, немецкое командование вынуждено было перебросить сюда еще около девяти дивизий.

Ряд чувствительных ударов по оккупантам нанесли объединенные силы партизан Орловщины, Брянщины и Украины. Нам было особенно приятно услышать фамилии таких вожаков народных мстителей, как Д. В. Емлютин, В. И. Кошелев, И. А. Кудзенко, М. В. Балясов.

С чувством большого удовлетворения читали мы указы Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденами и медалями советских партизан, в том числе и орловских, проявивших доблесть и мужество в борьбе против немецко-фашистских захватчиков.

Помнится, в первой половине октября командир полка С. И. Орляхин собрал всех летчиков, техников и младших специалистов части и зачитал Указ Президиума Верховного Совета СССР "Об установлении полного единоначалия и упразднении института военных комиссаров в Красной Армии". Затем он предоставил слово политработнику А. М. Винокурову:

- Отныне, товарищи, - начал майор, - ответственность за все стороны боевой и политической жизни в войсках возлагается на командиров-единоначальников. Институт военных комиссаров и политических руководителей, введенный Указом Президиума Верховного Совета СССР от шестнадцатого июля сорок первого года, упраздняется. Вместо него вводится институт заместителей командиров по политической части. Все политработники теперь будут иметь одинаковые с командирами воинские звания и знаки различия.

Далее Винокуров подробно объяснил новые задачи в партийно-политической работе и выразил надежду, что все авиаторы полка, и прежде всего члены и кандидаты партии, будут еще активнее помогать ему и эскадрильским замполитам в укреплении авторитета командира-единоначальника. Таким образом, указ и вытекающие из него выводы явились важным стимулом в дальнейшем улучшении всей нашей работы.

На новые свершения во имя победы над ненавистным врагом

нацеливал нас и доклад Председателя Государственного Комитета Обороны И. В. Сталина о 25-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции.

Исключительно ясно и просто в докладе были сформулированы наши основные задачи: уничтожить гитлеровское государство и его вдохновителей, уничтожить гитлеровскую армию и ее руководителей, разрушить ненавистный "новый порядок" в Европе и покарать его строителей. Эти задачи мы полностью выполнили в течение последующих двух с половиной лет.

Важную роль в воспитании ненависти к врагу сыграло сообщение об образовании Чрезвычайной Государственной Комиссии по установлению и расследованию злодеяний немецко-фашистских захватчиков и их сообщников и причиненного ими ущерба гражданам, колхозам, общественным организациям, государственным предприятиям и учреждениям СССР. В полку, пожалуй, не было ни одного человека, семье которого оккупанты не причинили бы горя. Создание Чрезвычайной Комиссии вселяло надежды на то, что преступники понесут суровое наказание.

Трудно вспомнить обо всем, что тогда меня волновало. Расскажу лишь об одном факте. Как-то еще летом 1942 года инженер-майор Н. И. Кириллов, проходя по стоянке самолетов, чуть ли не каждому встречному показывал газету "Правда" и возбужденно спрашивал:

- Читали?

- Что-нибудь новенькое? - интересовались однополчане.

- А как же! Сразу два указа: о награждении орденом Ленина авиационного завода и о поощрении его рабочих, техников и инженеров за образцовое выполнение заданий правительства по производству боевых самолетов.

С таким же сообщением старший инженер полка подошел и ко мне.

- И что же это значит? - спросил я Кириллова.

- Зря не дают ни орденов, ни медалей. Видно, здорово люди работают, все больше и больше дают фронту самолетов.

- Разделяю вашу радость, товарищ инженер-майор, но, право, не знаю, как я на ней полечу, - сострил Костя Соболев, командир звена нашей эскадрильи. Вот получу новую машину, тогда...

- Такое время, лейтенант, не за горами, - пообещал инженер полка.

В начале сентября Кириллов опять, вооружившись газетой, беседовал с летчиками и техниками. На этот раз правительственных наград были удостоены творцы штурмовиков "ильюшиных" и истребителей "Яковлевых".

- Ну, теперь-то наверняка и наш полк получит новую материальную часть, - прогнозировал инженер.

Вскоре к нам и в самом деле поступил приказ выделить группу летчиков для переучивания на самолетах Ла-5. О, сколько объявилось желающих! Но отбор кандидатов был жестким: осваивать машину конструктора С. А. Лавочкина посылали наиболее подготовленных летчиков, преимущественно из числа бывших школьных инструкторов, положительно зарекомендовавших себя на боевой работе. Группу из пяти человек возглавил штурман нашей части старший лейтенант А. Г. Шевцов.

Сколько разговоров было по этому поводу, сколько радости! От Н. И. Кириллова мы узнали, что развитие отечественной истребительной авиации тесно связано с Лавочкиным С. А., возглавлявшим конструкторское бюро. Ему помогали талантливые изобретатели, в том числе В. П. Горбунов и М. И. Гудков. В творческом содружестве этих трех авиационных инженеров в 1940 году был создан истребитель И-301, получивший в последней модификации наименование ЛаГГ-3.

Машина имела цельнодеревянную конструкцию. На ней устанавливалось довольно мощное вооружение - двадцатимиллиметровая пушка, один крупнокалиберный и два скорострельных пулемета. Машина была тяжелая, маневренность ее тоже оставляла желать лучшего. Даже после того как конструкторы сделали автоматические предкрылки, она по летно-тактическим данным намного уступала "мигу". В начале 1942 года этот самолет был снят с производства. Надо полагать, что конструкторы немало потрудились, чтобы добиться серийного производства очередной модификации - Ла-5, за получением которой и отправлялась группа Шевцова.

Признаться, я тоже рвался в эту группу, но меня, как и многих других летчиков, не пустили. С этой обидой я пришел к командиру полка. Выслушав меня, Орляхин с улыбкой произнес:

- Значит, вопрос в том, почему я тебя, такого хорошего, не послал переучиваться? Об этом меня спрашивают все. Перед иными приходится, мягко говоря, лукавить, а тебе скажу правду. - Подполковник погасил улыбку и деловым, серьезным тоном заключил: - Есть более серьезное задание... Поедешь на одну из авиационных баз изучать немецкий истребитель "мессершмитт".

Глядя на меня, Орляхин, видимо, ожидал, какое впечатление произвела его последняя фраза. А я стоял и думал: "Шутит командир или говорит всерьез?"

- Так что, товарищ комэск, выбирай себе техника, выписывай командировочное предписание - и в путь-дорогу. Расспрашивать,

зачем, как и почему не рекомендую, потому что я и сам не обо всем информирован, рассказывать кому-нибудь о цели поездки тоже воздержись. После все станет ясным и понятным.

Среди трудолюбивого, инициативного и любопытного полкового народа, называемого хозяевами самолетов, больше всех по душе мне пришелся техник Н. В. Антипов. Это был грамотный, вдумчивый специалист, мастер на все руки. Его-то я и выбрал для поездки со мной. Командование части, в том числе и инженер-майор Кириллов, не возражали.

В дороге говорили о том, что ни я в летной школе, аи Антипов в технической, к сожалению, не изучали иностранных самолетов, в частности немецких. Если бы мм знали их конструктивные особенности, тактико-технические данные, силу оружия, теперь бы это очень и очень пригодилось.

К тому времени я успел освоить девять типов отечественных самолетов и имел около тысячи часов налета. Такой опыт позволял надеяться на то, что больших осложнений в процессе переучивания на незнакомой машине не будет.

- А я почему-то волнуюсь, - откровенно признался Антипов. - Немецкого языка не знаю, хотя и изучал его в школе. Кстати, нам его неважно преподавали, да и сами мы относились плохо ко всему иностранному.

- Конечно, зря, - вздохнул за компанию и я. - Зная язык, взяли бы наставления по эксплуатации и полетам и через неделю - в воздух.

- Может быть, эти инструкции и в самом деле имеются? - выразил надежду мой собеседник.

- Хорошо бы.

Сказал и подумал: "Если на базе есть самолет, значит, должна быть и документация на него. Понапрасну не вызывали бы людей с фронта".

Много лет спустя мне довелось прочитать мемуары военного летчика-испытателя П. М. Стефановского "Триста неизвестных". Вот что он писал о своей деятельности весной 1941 года: "Снова... любимая работа - на этот раз испытания закупленных нашим правительством немецких боевых самолетов. Самолеты были самых последних серий: истребители - одноместный "мессершмитт" Ме-109 и двухместный двухмоторный "мессершмитт" Ме-110, одноместный экспериментальный истребитель с водяным охлаждением Хе-110, в дальнейшем использовавшийся на войне под маркой Х-113, бомбардировщики Ю-88, Хе-111 и До-215"{11}.

Далее Петр Михайлович рассказывает, что проведенные испытания позволили обстоятельно познакомиться с авиационной

техникой гитлеровской Германии, что летчики-испытатели выявили как положительные качества, так и недостатки новых немецких самолетов. Впоследствии это помогло нашим авиаторам умело использовать в боях слабые стороны вражеских машин, в воздушных схватках навязывать фашистам невыгодные для них условия боя.

Судя по тому, что П. М. Стефановскому вместе с другими испытателями пришлось некоторое время повоевать, его утверждение, вероятнее всего, относится к очень узкому кругу летчиков. Что же касается основной массы бойцов, то для них тактика боя с немецкими летчиками явилась, к сожалению, той тяжелой наукой, за которую пришлось пролить немало крови и отдать сотни молодых жизней...

Но продолжим наш рассказ об изучении "мессершмитта". Прибыв на авиационную базу, Н. В. Антипов и я сразу же приступили к занятиям. Технической литературы было мало, и мы, несмотря на скверную погоду, ощупывали руками каждую деталь планера, мотора, шасси, оборудования кабины, чтобы понять их назначение или принцип действия. Одним словом, не инструкции и .наставления помогали освоить чужую технику, а русская сметка и настойчивость.

Фирма "Мессершмитт" выпустила свой истребитель еще до испанских событий, и немецкая военщина успела испытать его боевые возможности в период организованной международным империализмом агрессии против республиканской Испании. Ме-109 был одноместным цельнометаллическим монопланом с мотором "Даймлер-Бенц" (ДВ-600), номинальная мощность которого на высоте 4000 метров достигала 850 лошадиных сил. На этом же потолке самолет развивал скорость 550 км/час, на 35 километров больше обычной, крейсерской. На 3000 метров он поднимался за 2,1 минуты, его практическая дальность не превышала 720 километров, а расчетный потолок - 11000 метров. Истребитель был оснащен одной двадцатимиллиметровой пушкой и четырьмя пулеметами калибра 7,92 миллиметра.

Перевод винта с малого шага на большой и обратно, управление шасси, масляным и водяным радиаторами, а также оружием производились в отличие от наших самолетов с помощью электричества. "Мессершмитт" имел регулируемый стабилизатор, рычаг управления которым находился в кабине летчика, на левом борту. Фонарь кабины, имевший металлические переплеты, откидывался вправо; в прозрачности и удобстве пользования он уступал фонарям наших машин.

Изучив мало-мальски теоретические вопросы, мы с Антиповым незамедлительно приступили к практике. Подняв

самолет на козелки (специальные подъемники), убирали и выпускали шасси, створки, жалюзи. Запускали и на всех режимах опробовали мотор, проверяли работу радиоаппаратуры, комплекса приборов винтомоторной группы, всего оборудования кабины, регулируемого стабилизатора. Потом я стал рулить по аэродрому, делать разбег и торможение.

И вот настал день пробного вылета. Было воскресенье, солнечно и по-декабрьски морозно. Вместе с Н. В. Антиповым тщательно осмотрел машину.

- Ничего не забыли? - спросил техника.

- Ничего, - уверенно ответил он. - Садитесь в кабину.

Зарокотал двигатель. Я прогрел его и опробовал на всех режимах. Хорошо работает! Можно рулить на линию старта. Антипов козырнул: путь свободен, желаю удачи! И "мессершмитт" устремился вперед.

Во время разбега меня несколько раз дернуло то влево, то вправо. "В чем дело?" - встревожился я, однако тут же догадался, что это происходит из-за недостаточно плотной укатки снежного покрова на взлетно-посадочной полосе. И в самом деле: как только самолет оторвался от земли, дерганье сразу же прекратилось.

Убрал шасси и стал набирать высоту. Весь мой организм превратился в своеобразный индикатор, улавливающий малейшие отклонения в работе приборов и оборудования. Ноги, руки, спина - все воспринимало и фиксировало то новое, непривычное, чего не было на отечественных самолетах. Я познавал чужую технику в сравнении со своей, и потому особенно чутко реагировал на необычные проявления в ее работе. Например, еще на взлете ощутил неудобство ручного регулирования стабилизатора, заметил, что и фонарь кабины менее удобен, чем наш, для обзора воздушного пространства.

Набрав около 2000 метров высоты, я выполнил несколько эволюции в горизонтальной и вертикальной плоскостях. Машина повиновалась легко. Осмелев, перешел к более энергичному пилотажу, сравнивая чужие крылья с отечественными. Одним словом, весь полет - сопоставление: что на наших истребителях лучше, что хуже. Таких полетов совершил три. Теперь можно было перегонять Ме-109ф на Елецкий аэродром.

Чтобы во время полета меня не сбили свои, из полка прислали три "мига" во главе с командиром звена В. Зориным. В их сопровождении я и взял курс на Елец. Антипов, захватив запасные части и необходимый инструмент, отправился домой на транспортном самолете.

Уже на подходе к городу я обратил внимание на стрелки

бензиномера. Несложный подсчет показал, что до своего аэродрома горючего не хватит. Надо было садиться для дозаправки. Сообщив об этом летчикам сопровождающего меня звена, я добавил:

- После того как прикроете мою посадку, идите домой.

Надо сказать, что аэродром соседей находился на небольшом удалении от линии фронта и в его окрестностях иногда происходили воздушные бои с противником. Вот почему все, кто находился внизу, подумали о том, что звено Зорина привело в плен гитлеровца. Зенитчики ни с того, ни с сего вдруг открыли по мне огонь.

Опасаясь быть сбитыми, наши истребители отпрянули в сторону. А по мне стрелять прекратили только после того, как я, выпустив шасси и закрылки, пошел на посадку.

Сел кое-как, зарулил к ангару и выключил двигатель. Думая о предстоящей заправке, посмотрел на бензиномер. Что такое? Прибор показывал, что горючего вполне достаточно для полета до Ельца. В чем же дело? Вероятнее всего, я посмотрел на прибор во время крена самолета...

Ругнувшись с досады, открыл фонарь и осмотрелся. Люди, притаившиеся у ангара, смотрели в мою сторону враждебно: что, мол, может предпринять вражеский летчик. Чтобы разрядить обстановку, крикнул:

- Братцы, я свой!

Но кто-то из братцев, погрозив мне кулаком, выругался:

- Вот сволочь, наловчился по-русски говорить!

- А может, это предатель? - долетела до меня еще более тревожная фраза.

- Не-ет, - возразил тот, что обозвал меня сволочью. - Разве не видишь высокий, сухопарый, рыжий и голубоглазый. Супермен, высшая раса. Ну, погоди, сукермен! - И парень, извративший слово "супермен", опять погрозил мне плотным чумазым кулаком.

К самолету подъехала полуторка, и вооруженные красноармейцы, не слушая никаких доводов, обезоружили меня и доставили к начальнику гарнизона.

- Сопротивлялся Ганс, оружие не отдавал, - доложил старший конвоя, очевидно, для усугубления моей вины. - Между прочим, по-русски умеет разговаривать. Теперь отшпрехался.

- Документы! - потребовал комендант.

Я сказал что-то... вроде того: не вы мне их вручали, не вам и отбирать. Тогда комендант кивнул красноармейцам, и трое дюжих ребят шагнули ко мне далеко не с мирным: настроением... Пришлось отдать имевшиеся при мне документы - командировочное предписание, продаттестат и еще что-то. Меня

допросили и посадили под стражу до особого распоряжения. Потом накормили. Правда, не обошлось и тут без упрека: "Ну и жрет, фашист, на дармовщинку! Оголодал, черт рыжий!"

На второй день выяснили обо мне все, что положено, возвратили документы, пистолет, сдержанно извинились и сказали:

- Лети!

А куда лететь, если декабрьская вьюга завихрила так, что не стало видно не только самолета, но даже ангара. Пришлось ждать еще сутки. Хотя непогода унялась, видимость по-прежнему оставалась плохой, и звено сопровождения не прилетело из Ельца. Тогда я решился на отчаянный шаг, едва не стоивший мне жизни. Сказав техникам, выделенным для обслуживания "мессершмитта", что мне необходимо прогреть мотор и опробовать тормоза, я сел в кабину и, должно быть наделав переполоху, пошел на взлет.

Видимость по-прежнему оставалась ограниченной, до Ельца пришлось идти на малой высоте. Но впереди меня поджидала настоящая беда. В связи с тем что разрешения на вылет я не получил и наши истребители не сопровождали меня, по мне над Ельцом открыли огонь все зенитчики, оборонявшие этот город. Покачивания с крыла на крыло - я свой! - не помогли. Что делать?

Вот-вот собьют. Свои, над нашей территорией!.. Особенно усердствовал расчет одного из зенитных орудий. "Попугаю ребят", - подумал, я и сделал ложную атаку. Кажется, помогло... Зенитчики укрылись в траншее. Воспользовавшись этим, я ушел из зоны обстрела и стал барражировать неподалеку от аэродрома.

Как же я ругал себя за самовольный вылет без сопровождения своих истребителей! Меня могли сбить не только зенитчики, но и "ястребки": ведь они не знали о том, что "мессер" пилотирует советский летчик. Благо, что с аэродрома вылета уже успели сообщить в наш полк о моем самочинстве, и командир части принял меры к тому, чтобы по мне не стреляли. Увидев зеленые ракеты и услышав хрипловатый басок Орляхина: "Вишняков, посадку разрешаю", я облегченно вздохнул: кажется, кончились мытарства.

Заход сделал не со стороны города, а обойдя его: по дорогам походными колоннами шли на фронт наши войска и охранение могло обстрелять меня. Садиться пришлось при попутном ветре, скорость которого достигала, пожалуй, шести метров в секунду. Несмотря на все это, приземлился нормально.

Первым к "мессершмитту" подошел техник Антипов.

- Я ведь им, - кивнул он в сторону зенитчиков, - кричал, чтобы не стреляли. Это, мол, наш самолет...

- На фюзеляже не написано, что наш, потому и вели огонь, - возразил я.

- Да ведь и о том, что в кабине "мессера" находитесь вы, кричал, добавил техник. - Но разве услышишь при такой стрельбе...

Удрученный, шел я на командный пункт. Что сказать командиру? Неправду нельзя, а правдиво доложить - навлечешь великий гнев Орляхина. Однако, как ни тяжело было, пришлось говорить чистую правду.

- Наложить бы на тебя строгое взыскание, - вздохнул командир полка, да уж так и быть, ограничусь беседой: как-никак, а ты все-таки изучил немецкий истребитель, освоил его и страху натерпелся от зенитчиков...

Хотя Орляхин и не наложил на меня взыскания, сам я очень остро переживал командирский упрек, навсегда запомнил, к каким последствиям может привести нарушение воинской дисциплины. Вскоре после этого памятного разговора командир полка снова вызвал меня в штаб.

- На одном из аэродромов, - сказал он, - находится вполне исправный "Мессершмитт-109". Нам разрешили перегнать его сюда. В самое ближайшее время, как только установится хорошая погода, надо сделать это, товарищ Вишняков. На двух машинах быстрее ознакомим людей с особенностями немецкого истребителя, что сыграет положительную роль в предстоящих воздушных боях с противником.

Спустя несколько дней я выполнил задание: на аэродроме появился еще один Ме-109ф. Стоянка являлась теперь своеобразным учебным классом под открытым небом: Антипов и я использовали каждую свободную минуту для того, чтобы объяснить летчикам и техникам устройство машины, ее достоинства и недостатки, наиболее уязвимые места. Вопросов всегда задавалось много, и мы с Антиповым едва успевали отвечать на них.

Неделей раньше, чем я привел на аэродром первый "мессершмитт", штурман нашей части А. Г. Шевцов вместе с группой летчиков пригнал новые самолеты конструкции Лавочкина - подарок трудящихся Горьковской области. На фюзеляже Ла-5 было красиво написано: "Валерий Чкалов". Этот истребитель вызывал чувство гордости за отечественное самолетостроение. Его максимальная скорость достигала 648 км/час на высоте 6400 метров, дальность - 765 километров, высота - 9500 метров. Он имел двигатель АШ-82фн мощностью 1850 лошадиных сил, размах крыльев - 9,8 метра и длину - 8,6 метра. Его вооружение тоже выгодно отличалось от других

истребителей - две двадцатимиллиметровые пушки ШВАК, бомбы и реактивные снаряды на внешней подвеске.

Я сравнил летно-тактические данные "мессершмитта" и "лавочкина". Немецкая машина во многом уступала нашей: в скорости, скороподъемности, во времени, затрачиваемом на выполнение виража. Если, например, Ме-109ф совершал вираж за 21 секунду, то Ла-5 - за 18,5. Эти две с половиной секунды зачастую решали исход атаки и поединка в целом.

Для окончательного вывода мне оставалось вылететь на "лавочкине". С ходу это сделать не удалось: старший инженер полка Н. И. Кириллов заставил всех летчиков как следует изучить новый самолет, мотор и сдать зачеты. Лишь после этого передал нас заместителю командира полка по летной подготовке. После вывозных и зачетных полетов нас допустили к самостоятельным вылетам. На все это ушло около десяти дней. Вот тогда-то я окончательно убедился в преимуществе нашего истребителя над немецким, особенно на вертикальном маневре.

Для участия в учебных воздушных боях пригласили А. Г. Шевцова, меня и еще нескольких летчиков, воевавших на самолетах МиГ-3, Як -1 и "Аэрокобра". Напомню, кстати, что на Елецком аэродроме базировались кроме нашей части и другие полки. Трижды мы с Шевцовым сходились в воздушных поединках, чтобы проверить, на что способны Ме-109ф и Ла-5, и всякий раз превосходство оставалось на стороне нашего истребителя. Те, кто наблюдал с земли за нашими схватками, воочию убедились, что ни Шевцов, ни я не жалели сил. От перегрузок у меня ломило кости и темнело в глазах, в три ручья лил пот - уж больно хотелось зайти в хвост машины соперника и "сбить" Ла-5, зафиксировать этот момент на пленку с помощью фотокинопулемета. Точно такое желание было и у Александра Григорьевича Шевцова. Он не хотел уступить мне в упорстве, в тактических приемах, в стремительности и неожиданности атак. На виражах, если я пользовался регулируемым стабилизатором, то есть делал радиус виража меньше, мне еще кое-как удавалось уйти от "лавочкина", а на вертикалях - на боевом развороте и горке - Ла-5 свободно уходил от "мессершмитта", набирал высоту метров на 150-200 больше.

Всякий раз после приземления к нам подходили летчики и восхищенно говорили, глядя на шевцовский истребитель:

- Ну и тянет на вертикалях!

- Что и говорить, вертикали горячие!

- Да, будем драться с противником не на горизонталях, а на вертикалях.

Костя Соболев "дрался" со мной на самолете МиГ-3. Эта

машина на низких и средних высотах уступала "мессу", ибо она была рассчитана для воздушного боя на больших высотах. Там "миг" считался королем воздуха. Что же касается Як-1 и "Аэрокобры", то на горизонталях они имели значительные преимущества перед "мессершмиттом", а на вертикалях сравнительно небольшое превосходство.

Испытав в учебных боях с Ме-109ф все наши самолеты, мы обобщили этот опыт, сделали его достоянием всех однополчан и летчиков соседних полков. Большое дело - знать сильные и слабые стороны врага. Особое внимание обратили на то, чтобы пилоты "лавочкиных" навязывали атаки не на горизонтальных маневрах, а на вертикальных.

Огненные вертикали. Как запомнились они однополчанам на Орловско-Курской дуге и в последующих воздушных боях!

Глава седьмая.

Время больших надежд

Из Ельца мы перелетели на аэродром, расположенный неподалеку от Ефремова. Отсюда летали на боевые задания, в основном на сопровождение бомбардировщиков соединения И. С. Полбина - прославленного летчика и талантливого командира.

Затем нам приказали сдать "миги" тыловым частям и отправиться за получением новых самолетов Ла-5, только что поступивших на вооружение Советских Военно-Воздушных Сил.

Когда мы летели на Ли-2 за получением повой техники, погода резко ухудшилась. Пришлось сесть на запасной аэродром недалеко от Москвы. К месту назначения решено было добираться по железной дороге - значит, через Москву, где жили мои родители. Не каждому в то трудное время выпадало счастье побывать дома...

В Москве я пригласил с собой штурмана полка Шевцова. Он стал было отнекиваться, но йотом согласился.

Мать и отец оказались дома. Они были страшно удивлены, увидев меня: уж не дезертир ли я? Глаза у матери сразу повлажнели. Недоумевая и радуясь, она глядела то на меня, то на Александра Шевцова и что-то еле слышно говорила. А я смотрел на нее и сокрушался: как ты постарела за эти два года, моя Ефимия Васильевна! Под глазами густые тени, лоб изборожден морщинами, щеки запали...

- Сынок!.. - только и сказала мать, припав к моей груди.

Потом подошел отец. Тихонько отстранив маму, он поцеловал меня и сухо спросил::

- В отпуск или насовсем?

- Проездом...

Только после этого отец соблаговолил посмотреть на

Шевцова. Окинув его взглядом с ног до головы, сказал:

- Знакомь.

- Шевцов... Александр Григорьевич. Мой однополчанин. Через полтора часа мы с ним должны быть уже на вокзале.

- Добро! Раздевайтесь...

Мать тем временем хлопотала насчет закуски. Стол, дополненный нашими летными пайками, получился неплохим. У отца даже водка нашлась: приберег, получив по карточкам.

Мать только пригубила рюмку, хотя мы подняли тост за нашу победу. Она вообще не терпела спиртного, считая его причиной всяких бед. Сидя напротив, мать неотрывно смотрела на меня. Подниму глаза - и сразу встречаю ее ласковый и вместе с тем тревожный взгляд. Даже мурашки по спине пробегали...

Отец держался спокойно, расспрашивал о нашем житье-бытье, о боевых делах, в скольких баталиях успели побывать, много ли самолетов сбили. Интересовался-также, силен ли враг, надолго ли у него хватит сил. Ведь за ним вся Европа. Примечательно, что у отца не промелькнуло и тени сомнения в нашей победе.

Во время обеда я заметил, что отец вдруг стал с недоумением посматривать на меня и Шевцова. Иногда он глядел на меня с плохо скрытым осуждением. О причине перемены его настроения я узнал несколько позже. Оказывается, отцу не понравилось, что на моей груди был лишь один орден, а на кителе капитана их два. Вот и стало ему досадно. Неужели, мол, его сын хуже других? Неужели он хуже воюет?

Когда Шевцов встал из-за стола, чтобы выйти в коридор покурить, родитель мой вдруг по-юношески резко вскочил со стула и направился за ним. А мне холодно бросил на ходу:

- После покуришь! Побудь здесь, поговори с матерью, ведь скоро на вокзал!

Совет, конечно, был справедливым. Мать всегда остается самым дорогим человеком.

...Александр Шевцов поведал мне потом о разговоре с отцом в коридоре. Он учинил ему форменный допрос:

- Скажи, пожалуйста, Александр Григорьевич, что, мой Иван воюет или в обозе служит?

Шевцов поначалу растерялся. Не уловив хитрой подоплеки вопроса, он простодушно ответил:

- Да что вы, Алексей Ефремович! Мы вместе деремся с врагом. Иван воюет хорошо!

Такой ответ не устраивал отца.

- Так почему же у тебя два ордена, а у сына один?

Только тут Шевцов понял настоящий смысл первого вопроса.

Он чуть не рассмеялся, но сдержался и сумел убедить отца, что его сын не хуже других...

Вот какими были наши родители в годы Великой Отечественной войны: они страстно желали, чтобы сыновья живыми и здоровыми вернулись с победой домой. Но не менее горячо они хотели, чтобы дети не посрамили их чести, с беззаветной храбростью сражались бы с лютым врагом...

Получив "лавочкины", мы перелетели на аэродром близ Ефремова. Осваивая новую материальную часть, летчики и техники, командиры и рядовые авиаторы добрым словом вспоминали славных тружеников тыла, которые не жалели ни сил, ни средств во имя достижения победы над врагом. Газеты ежедневно сообщали о строительстве новых цехов и заводов, выпускающих продукцию для фронта, о сборе средств на постройку эскадрилий самолетов и танковых колонн, перевыполнении трудящимися производственных планов, награждении передовиков социалистического соревнования орденами и медалями. Вот уж поистине:

Из одного металла льют
Медаль - за бой, медаль - за труд.

Как радовались мы, читая сообщение в "Правде" от 22 января 1943 года о том, что авиационная промышленность выпустила в 1942 году самолетов на 75 процентов больше, чем в 1941 году. Буквально ежедневно приходили окрыляющие вести с разных концов нашей необъятной Родины: колхозники Горьковской области собрали 103 млн. рублей на строительство эскадрильи боевых самолетов "Валерий Чкалов"; трудящиеся Татарской АССР внесли 100 млн. рублей в фонд строительства эскадрильи "Советский Татарстан"; туляки на свои сбережения построили целое авиационное соединение "Тула" и эскадрилью имени Героя Советского Союза партизана Александра Чекалина.

Примеров высокого патриотизма советских людей можно было бы привести множество. Эти факты говорили не только о большой материально-технической помощи тыла фронту, но и служили для нас, воинов, серьезным стимулом. В самом деле, какой, например, духовный подъем испытывал пилот, получивший новенький самолет с надписью на борту "Валерий Чкалов"! Само имя выдающегося советского летчика окрыляло, удваивало силы, прибавляло мужества и стойкости в борьбе с врагом.

Мы восхищались не только ратными делами прославленных оружейников России, но и их щедростью.

Такое же, как у нас, приподнятое настроение царило у моряков и артиллеристов, у пехотинцев и танкистов, у воинов

всей Красной Армии. За их плечами стоял могучий и сплоченный тыл - одна из величайших основ наших побед над врагом.

Партия и правительство предприняли ряд поощрительных мер, непосредственно касающихся военнослужащих. Указом Президиума Верховного Совета СССР вводились новые знаки различия для личного состава Красной Армии - погоны. Для высшего командного состава устанавливались воинские звания: маршал авиации, маршал артиллерии, маршал бронетанковых войск. Был принят указ, несколько упрощавший систему награждения отличившихся орденами и медалями. Теперь право награждать от имени Президиума Верховного Совета предоставлялось военачальникам вплоть до командиров дивизий.

Существенные изменения произошли и в системе организации партийно-политической работы. 25 мая 1943 года Государственный Комитет Обороны принял постановление об упразднении института заместителей командиров рот, батарей, эскадрилий, начальников штабов соединений по политической части и о переводе освободившихся политработников на командно-строевую работу. Должность заместителя командира соединения по политической части совмещалась с должностью начальника политотдела. Кроме того, предусматривалось создание первичных партийных и комсомольских организаций в батальонах, дивизионах, эскадрильях и равных им подразделениях.

Таким образом, начало 1943 года, вошедшего в историю как год коренного перелома в ходе Великой Отечественной войны, было воодушевляющим: креп советский тыл, мужала Советская Армия. Занятые переучиванием на новую боевую технику, вводом в строй молодого пополнения, большой организационной перестройкой, мы изо дня в день пристально следили за событиями на фронтах.

А вести с полей сражений были отрадными. Мы наступали почти на всех фронтах. Радио оповещало народ о том, что десятки городов и тысячи сел освобождены от немецко-фашистских оккупантов. Весь январь отважно бились с врагом войска Воронежского фронта, в результате чего 25-го Воронеж был полностью очищен от иноземных захватчиков, а двумя днями позже завершилась Острогожско-Россошанская наступательная операция, начатая 12 января.

В сражении за Воронеж непосредственное участие принимал и 171-й истребительный авиационный полк, поэтому успехи наших войск в этом районе стали особенно радостными для моих однополчан и лично для меня. Еще не улеглось волнение, вызванное сообщением об успешном завершении Острогожско-

Россошанской наступательной операции, как ударные группировки войск Воронежского и Брянского фронтов соединились в районе Касторное, закончив Воронежско-Касторненскую операцию. Пути отхода 2-й немецкой армии на запад были отрезаны. Юго-восточнее Касторного попали в окружение 10 вражеских дивизий.

Вскоре победоносно закончилась Сталинградская битва, к которой много месяцев подряд было приковано внимание всего мира. С какой жаждой слушали мы радиосводки и читали сообщения в газетах о вкладе авиаторов в общее дело победы на берегах великой русской реки! За период 19 ноября - 2 февраля летчики 2, 8, 16 и 17-й воздушных армий и части АДД совершили около 36 тысяч самолето-вылетов. Противник потерял в Сталинградской битве 3 тысячи самолетов. Большой урон был нанесен кадровому составу гитлеровской авиации! После сражения на Волге Германия стала ощущать недостаток в летчиках. Восстановить эти потери ей не удалось до конца войны.

Затем началась Харьковская наступательная операция, успешно завершившаяся в конце февраля. Частные действия фронтов, в том числе Воронежского и Брянского (с 13 по 28 марта 1943 года именовался Орловским), а также их стратегические операции следовали одна за другой, пока не наступила пауза. Это была весна великих ожиданий.

К началу апреля 1943 года линия фронта выпрямилась от Ленинграда до Черного моря. Лишь в районе Орел, Курск, Белгород образовался огромный выступ, на котором закрепились войска Центрального и Воронежского фронтов.

"Весенние месяцы... были относительно спокойными... Только в воздухе шли ожесточенные сражения да на Таманском полуострове проводились бои по освобождению еще оккупированных гитлеровцами районов Северного Кавказа. Обе стороны - и советские и немецко-фашистские войска - готовились к решающим летним сражениям"{12}.

Готовились к грядущим боям и мы.

На Брянском фронте началось формирование 315-й истребительной авиационной дивизии. В ее состав были включены три авиачасти. 50-й истребительный авиационный полк (командир подполковник А. М. Макаров, его заместитель по политчасти майор Н. А. Тафт, начальник штаба майор Л. П. Казанков) был сформирован еще в 1938 году, принимал участие во многих боях Отечественной войны; к началу формирования соединения он имел 20 самолетов Ла-5.

431-й истребительный авиационный полк прибыл в 15-ю воздушную армию из 16-й армии (командир майор А. А.

Кукушкин, его заместитель по политчасти майор И. П. Азаров, начальник штаба подполковник С. Ф. Бычков). Эта часть была сформирована в 1941 году, тоже участвовала в Отечественной войне, в частности в разгроме гитлеровских войск под Сталинградом. На ее вооружении были 25 новых самолетов Як-7.

В состав дивизии включили и наш 171-й истребительный авиационный полк, ранее входивший в 286-ю истребительную авиационную дивизию 15-й воздушной армии (командир подполковник С. И. Орляхин, его заместитель по политчасти майор Белкун, начальник штаба майор А. В. Жаворонков).

Как уже говорилось раньше, мы освоили самолет Ла-5. Таких машин у нас было 21. Летный состав соединения в основном состоял из опытных офицеров, неоднократно участвовавших в воздушных боях. Правда, были и совсем молодые ребята, только что окончившие авиационные школы и училища. Некоторые из них прошли непродолжительную подготовку в запасных авиационных полках. Половина всех офицеров была не старше 22 лет, четверть - от 23 до 27 лет, около 15 процентов - от 29 до 34 лет, остальные немного старше. Дивизия представляла собой боевое содружество воинов 17 национальностей: русские, украинцы, белорусы, армяне, грузины, азербайджанцы, узбеки, туркмены, казахи и другие. Больше половины летного состава являлись членами и кандидатами ВКП(б).

Командовал соединением подполковник В. Я. Литвинов, его заместителем по политчасти и начальником политотдела был гвардии подполковник С. В. Бушуев, а начальником штаба - майор А. Я. Ольшвангер.

По мере прибытия полков в дивизии развертывалась боевая учеба. Наземная подготовка включала в себя занятия по тактике, новой материальной части, штурманской, воздушнострелковой и метеорологической службам, марксистско-ленинскую учебу. Мы также изучали тактику противника и район предстоящих боевых действий. Занимались напряженно - 120-170 часов в месяц. Наряду с занятиями на земле регулярно проводились учебно-тренировочные и учебно-боевые полеты. Мы отрабатывали технику пилотирования, совершенствовали групповую слетанность и тактику ведения боя, учились стрелять по наземным и воздушным целям. Во время маршрутных полетов знакомились с особенностями района предстоящих боевых действий на орловском направлении.

Особое внимание уделялось подготовке молодых летчиков. В полках были проведены конференции по тактике воздушного боя. На них выступили опытные воздушные бойцы, имевшие на своем счету не один сбитый вражеский самолет: капитан А. Г. Шевцов,

старший лейтенант А. С. Суравешкин, капитан Н. Ф. Баранов, капитан З. В. Циркунов и многие другие. Мне тоже не раз приходилось выступать перед однополчанами.

Теперь в нашем полку стало не две эскадрильи, как прежде, а три, по десять самолетов в каждой. Так требовала новая воздушная тактика. Командиром первой эскадрильи назначили меня, второй - Георгия Старцева, третьей Геннадия Трубенко.

Большинство "старичков" из моей эскадрильи ушло; их выдвинули на командные должности в другие соединения. Да это и понятно: они имели опыт и боевую закалку. А наше подразделение пополнилось новичками. Моим заместителем стал молодой летчик Алексей Гончаров, командирами звеньев - А. М. Нестеренко и Н. А. Ишанов.

Вместе с Нестеренко и Ишановым я доучивал питомцев школ и училищ. Главный упор мы делали на совершенствование техники пилотирования и тактики. Лично я с каждым летчиком провел по три-четыре воздушных боя.

Программа учебы, признаться, была нелегкой. Например, такой раздел, как ориентировка после воздушного боя. Ведомому давалась команда: выходи вперед и веди на аэродром. Даже опытный летчик в такой ситуации не всегда быстро находил нужные ориентиры... Однако наша молодежь освоилась с новым делом довольно быстро.

Во время воздушного боя ведомый должен был во что бы то ни стало удерживаться в хвосте моей машины, какие бы маневры я ни выполнял - вплоть до фигур высшего пилотажа. Затем ему, по моей команде, надлежало выйти вперед и привести меня на аэродром. Только при выполнении всех этих условий мы считали, что летчик готов к схваткам с противником.

Вспоминается один тренировочный бой с молодым летчиком Юрием Ивановым. В кульминационный момент - при выполнении фигур высшего пилотажа - он потерял меня. Это, конечно, плохо, и Юрий, стыдясь своей оплошности (это было ясно по интонации разговора по радио), доложил, что не видит меня. Нужно было помочь ему исправить ошибку. Я указал наземные ориентиры, высоту, - словом, навел его на свою машину. Иванов увидел меня, однако вывести на аэродром не смог.

После посадки Юрий места себе не находил, переживал, казнился. Всем говорил, что после такого провала командир ни за что не возьмет его на фронт... Однако у меня и мысли подобной не возникало. В том же бою, который я усложнил до предела, Юрий показал приличную технику пилотирования. Его главная ошибка заключалась в том, что он не смог вывести меня на аэродром.

Мы подробно разобрали с Юрием весь ход нашего учебного боя и определили момент, когда он потерял меня из виду. Иванов досконально изучил район полетов, после чего вылетел на

воздушный поединок с командиром звена Ишановым. Чего уж только ведущий не придумывал, какие фигуры не выполнял Юрий неизменно висел в хвосте его самолета. Командир звена был доволен. Затем проверил Иванова я. На разборе после полета в присутствии всех летчиков похвалил его. И не зря. Впоследствии он стал отличным бойцом.

Технический состав усиленно тренировался в подготовке новых самолетов к боевым вылетам, особенно к повторным. Осваивал он и полевой ремонт.

Одновременно и в тесной связи с боевой учебой активно проводилась партийно-политическая работа. Главное внимание уделялось подготовке личного состава к предстоящим боям, повышению авангардной роли коммунистов и комсомольцев в выполнении задач, вытекающих из постановления ЦК ВКП(б) "О реорганизации структуры партийных и комсомольских организаций в Красной Армии". Большую помощь партийным организациям частей и подразделений оказывал политический отдел 15-й воздушной армии и лично член Военного совета армии генерал-майор авиации М. Н. Сухачев.

Готовясь к боям, мы серьезно занимались укреплением дружбы личного состава, особенно в парах между ведущим и ведомым. Без этого трудно было добиться настоящей слетанности. Вопрос о значении дружбы неоднократно обсуждался на собраниях коммунистов и комсомольцев. Освещался он в боевых листках и в армейской газете.

Следуя примеру тружеников тыла, авиаторы нашего соединения вносили в фонд обороны личные средства. Так, комсомольцы 431-го полка явились инициаторами сбора денег на постройку эскадрильи "25 лет ВЛКСМ".

Наши летчики не только учились, но и выполняли боевые задачи. В частности, они летали на воздушную разведку, обеспечивали командование данными о сосредоточении немецко-фашистских войск южнее Орла, базировании вражеской авиации на орловском направлении, об оборонительных сооружениях и группировке войск противника против соединений и частей Брянского фронта. Истребители систематически сопровождали до цели и обратно штурмовиков и бомбардировщиков, вылетали также на прикрытие своих наземных войск. Были случаи, когда летчики, выполнившие учебно-тренировочные полеты, получали в воздухе команду и уходили на боевое задание. Так, лейтенант Ф. Н. Гамалий со своим ведомым выполнял в районе нашего базирования обычное полетное задание. В это время сообщили, что линию фронта перелетел вражеский разведчик и приближается к аэродрому. Лейтенанту Гамалию приказали

перехватить его. Пара "ястребков" развернулась на 90 градусов и пошла по заданному маршруту. "Хеншель" был атакован и сбит.

6 мая наша дивизия нанесла удар по одному из прифронтовых аэродромов противника. В этом полете участвовали три группы самолетов Ла-5 50-го полка (ведущие - старшие лейтенанты Силкин, Назаров и Игнатьев). Они уничтожали вражеские самолеты бомбами и пушечным огнем. Их прикрывали три группы самолетов Як-7 431-го полка (ведущие - старший лейтенант Суравешкин, капитан Циркунов и лейтенант Гришков). В результате этого удара по аэродрому двадцать самолетов Ю-88 было уничтожено, восемь Хе-111 повреждено.

Через несколько дней соединение получило приказ командующего 15-й воздушной армией произвести налет на другой вражеский аэродром. Этот удар был нанесен 12 мая тремя группами самолетов Ла-5 50-го полка (ведущие лейтенант Ф. Н. Гамалий, старшие лейтенанты И. М. Игнатьев и Н. П. Назаров). Экипажи сбросили бомбы, затем открыли пушечный огонь.

Еще три группы самолетов Як-7 431-го авиационного полка (ведущие капитан Н. Ф. Баранов, лейтенант Г. М. Ратушный и старший лейтенант А. С. Суравешкин) в это время блокировали соседние аэродромы противника и подавляли огонь его зенитной артиллерии. Общее руководство истребителями в воздухе осуществлял штурман капитан Н. Ф. Баранов. В результате налета 10 вражеских бомбардировщиков и истребителей было уничтожено и примерно столько же повреждено. В воздушных боях с нашими истребителями сопровождения фашисты потеряли еще 6 машин. Их сбили: младший лейтенант Банько, капитан Баранов, старший лейтенант Суравешкин, лейтенант Савоськин, старший сержант Любиченко и младший лейтенант Давидян.

Так постепенно мы втягивались в бои.

Глава восьмая.

Испытание мужества

В конце мая наш полк перебазировался на фронтовой аэродром южнее железнодорожной станции Горбачево, недалеко от города Плавен. Здесь я встретил своего старого друга Стефана Ивлева. Вместе с ним работал когда-то на строительстве Московского метрополитена, учился в аэроклубе в Малых Вяземах, затем в летной школе. Надо ли говорить, как мы обрадовались тому, что теперь будем вместе воевать с врагом.

Спокойный и уравновешенный, Стефан был физически крепок и отлично владел техникой пилотирования, поскольку немало времени проработал инструктором одной из авиашкол. В нашу часть он прибыл на должность заместителя командира эскадрильи, а вскоре возглавил подразделение. Подчиненные

относились к нему с большим уважением...

Самолеты, замаскированные ветвями кустарника, стояли на опушке леса. На склоне примыкающего к нему оврага были отрыты землянки для летного и технического состава. Но мы предпочитали отдыхать в шалашах, сооруженных из свеженарубленных ветвей дубняка и орешника. В них всегда было прохладно, приятно пахло увядшей листвой.

Весь июнь изучали район предстоящих боевых действий, проводили тренировочные воздушные бои, стрельбы по наземным целям, шлифовали слетанность пар, звеньев и эскадрилий. Много хлопот, как я уже говорил, доставляла молодежь. С новичками изо дня в день занимались командиры звеньев, Алексей Гончаров и я. Мы тренировали их до тех пор, пока окончательно не убеждались в готовности каждого к предстоящим схваткам с врагом.

На исходе подготовительного периода в полку состоялись партийные и комсомольские собрания. На них шла речь о передовой роли коммунистов и комсомольцев в бою. Надо сказать, что к тому времени беспартийных и несоюзной молодежи среди личного состава части насчитывались единицы. Полк представлял собой крепкий, сплоченный коллектив, способный выполнить любое задание командования.

Огромную роль в укреплении морального духа однополчан сыграл приказ Верховного Главнокомандующего о присвоении нашей части почетного наименования Тульской. По этому поводу трудящиеся Тулы прислали к нам делегацию во главе с секретарем городского комитета партии Филимоновым. Состоялся митинг. Вручая полку Красное знамя Тульского обкома партии и облисполкома, товарищ Филимонов горячо поблагодарил летчиков, техников и младших авиаспециалистов за мужество и отвагу, проявленные в боях на полях Подмосковья и при обороне славного города русских оружейников.

- Я твердо уверен, - говорил секретарь горкома, - что Тульский истребительный авиационный полк в грядущих сражениях приумножит ратную славу свою, внесет достойный вклад в летопись побед Советских Военно-Воздушных Сил.

На митинге выступили рабочие-туляки, офицеры, сержанты и солдаты. Капитан Старцев поблагодарил делегацию трудящихся Тулы за внимание и заботу, заверил партию и правительство в том, что он и все однополчане будут беспощадно драться с врагом, не пожалеют ни сил, ни самой жизни во имя победы над германским фашизмом.

После митинга в задушевных беседах с авиаторами рабочие рассказывали о своих производственных делах, об оказании

помощи фронту. Они говорили, что труженики, не считаясь ни с чем, стремятся обеспечить армию всем необходимым для быстрейшего разгрома врага. Воины в свою очередь поведали гостям о наших боевых делах, об особо отличившихся однополчанах, о том, как проходит подготовка к предстоящей операции...

Связь авиаторов с тылом поддерживалась и с помощью переписки. Командование полка нередко посылало письма родителям воинов, которые вместе со своими друзьями и товарищами отважно защищали нашу Отчизну. Одну,из таких весточек с фронта мои родители хранили до самого конца войны. Вот ее содержание.

"Дорогие Алексей Ефремович и Ефимия Васильевна!

Мы получили ваше письмо 13 июля 1943 года. Оно было прочитано всему личному составу и опубликовано в нашей армейской газете в тот момент, когда ваш сын Иван Алексеевич вместе со своими друзьями возвратился с боевого задания. В этот день он лично сбил 2 самолета противника, а его подчиненные - несколько немецких стервятников.

Ваше письмо еще больше мобилизовало весь наш боевой коллектив на решающие бои с врагом. Заверяем вас, дорогие Алексей Ефремович и Ефимия Васильевна, что отдадим все свои знания и умение для того, чтобы быстрее очистить нашу землю от гитлеровской нечисти, с честью выполним задачи, поставленные нашим правительством и партией.

Желаем вам здоровья и успехов в труде на благо победы нашей Родины. Примите привет от всего боевого коллектива.

Командир части подполковник Орляхин.

Заместитель командира по политчасти майор Белкун".

Это письмо обязывало меня ко многому. Хотелось сделать что-то такое, о чем узнали бы не только мои родители, но и все земляки. Не тщеславие владело мной, а желание наглядно продемонстрировать родным и близким, какую боевую технику имеют летчики-фронтовики, вселить в них еще большую уверенность в нашей победе над врагом и тем самым воодушевить на новые трудовые свершения.

Мои родные места находились километрах в ста от аэродрома, где базировался наш полк, и территориально относились к району, который мы обязаны были знать не только по карте, но и облетать его, чтобы иметь наглядное представление о рельефе местности, твердо знать наземные ориентиры. Стало быть, мне и моим однополчанам предстояло побывать над деревней Требунские Выселки, над всей округой города Данкова.

А что, если...

Поговорил с техником самолета П. Ф. Бородюком, ведомым летчиком Александром Самковым, адъютантом эскадрильи И. Н. Дьячковым и племянником Михаилом Вишняковым, который служил мотористом в нашей части.

- Что же вы предлагаете? - спросил Бородюк.

- Написать записку и сбросить ее с вымпелом, - ответил я.

- Дело стоящее, - согласился адъютант.

Так и решили. В тот же вечер впятером засели за текст письма. Вот примерное его содержание:

"Дорогие колхозники!

Враг в зимней кампании потерпел большое поражение, но он еще не разгромлен окончательно, не добит. Успех будущих сражений зависит от нас с вами. Ваш труд воодушевляет воинов на героизм и отвагу. С вашей помощью мы непременно выиграем победу.

Ваш земляк Иван Вишняков".

На следующий день я и Самков чуть свет поднялись в небо для облета заданного района. Вскоре достигли Требунских Выселок, где я родился, ходил в школу и работал до переезда в Москву. Под крылом - деревенские дома, обнесенные палисадниками, сады, школа, колхозные фермы, поля. При виде знакомого, родного защемило сердце.

Отчетливо видны люди. Они машут нам руками, кепками, платками. Возможно, среди них есть и мои близкие. Делаем над Требунками два круга. Приземлиться бы сейчас, поговорить с колхозниками. Нет, этого делать нельзя...

Уменьшаем скорость, планируем. Почти у самой земли я выбрасываю вымпел. К нему устремились десятки людей. Я несказанно счастлив: теперь колхозники узнают, что над ними кружит не просто наш истребитель, а земляк. Позже мне стало известно, что этот воздушный визит односельчане расценили как призыв к новым трудовым подвигам во имя разгрома врага.

* * *

Нашей 315-й истребительной авиадивизии предстояло действовать в интересах 3, 61 и 63-й общевойсковых, а затем и 3-й танковой армий Брянского фронта. Воздушную разведку вел в основном 50-й истребительный авиационный полк. Он непрерывно снабжал командование весьма ценными сведениями. 12 июля, например, была обнаружена на марше пехотная дивизия противника, двигавшаяся от Болхова на Городище, 5 августа - автоколонна, насчитывающая около 800 автомашин. Из Нарышкино она направлялась на Богдановку.

Наступление советских войск на орловском направлении

началось 12 июля. Авиация же 15-й воздушной армии, в частности 315-я истребительная авиационная дивизия, приступила к активным боевым действиям значительно раньше - 6 июля. Выполняя задания, наши летчики в боях с численно превосходившим противником демонстрировали высокое мастерство, мужество и отвагу, проявляли массовый героизм.

6 июля шестерка "лавочкиных" (ведущий капитан Г. Н. Старцев) сопровождала штурмовиков, которым была поставлена задача подавить огонь вражеской артиллерии в районе Мало-Архангельска. На пути к цели их атаковали восемнадцать "фокке-вульфов". В неравном воздушном бою капитан Старцев сбил одного "фоккера", а младший лейтенант И. С. Дубинин - двух. Выполнив задание, советские летчики без потерь возвратились на свой аэродром.

В тот же день сопровождала штурмовиков другая шестерка Ла-5 (ведущий лейтенант А. А. Гончаров). "Илы" должны были нанести удар по скоплению немецких войск в районе Малоярославца. При подходе к объекту штурмовки их атаковала девятка Ме-109ф. В тяжелом воздушном бою лейтенанты Гончаров и Нестеренко сбили по одному неприятельскому самолету. В разгар схватки, когда на Алексея Нестеренко навалились два "мессера", младший лейтенант Шелест немедленно поспешил ему на помощь. Спасая командира, он сбил фашиста, но сам погиб.

8 июля отличилась шестерка истребителей Як-7, ведомая старшим лейтенантом 431-го полка Суравешкиным. Она также сопровождала группу "илов" на штурмовку немецко-фашистских войск в районе Ржаного. Над целью советские летчики сначала попали под сильный огонь зенитной артиллерии противника, а затем были атакованы вражескими истребителями. Но наши истребители действовали расчетливо и согласованно. Пока младший лейтенант Банько и сержант Степанов пикировали на огневые позиции зенитчиков, остальные вели воздушный бой. Два ФВ-190 были сбиты. Это сделали младшие лейтенанты Давидян и Куринов. Группа выполнила боевое задание и без потерь вернулась на свой аэродром.

Боевые действия с каждым днем принимали все более напряженный характер. 12 июля нашей эскадрилье поставили задачу обеспечить боевые действия штурмовиков, которые должны были нанести удар по танкам и артиллерии противника в районе деревни Веселое. Для непосредственного сопровождения двенадцати "илов" мы выделили восемь истребителей Ла-5. Первое звено надлежало вести мне, второе - моему заместителю Алексею Гончарову. О нем могу сказать только хорошее.

Общительный, жизнерадостный, он заражал своей бодростью товарищей.

Алексей был сильным летчиком и опытным методистом, умело обучал и воспитывал подчиненных. Здесь уместно рассказать о его успехах в первые дни боев на Курской дуге.

7 июля, как уже говорилось выше, Гончаров, сопровождая штурмовиков, провел воздушный бой. Четыре "лавочкиных" вышли победителями в поединке с шестеркой "фоккеров". Алексей сумел лично сбить самолет врага.

10 июля Гончарову и его трем товарищам пришлось драться против восьмерки "мессершмиттов". Как ни старались фашисты, им не удалось прорваться к штурмовикам. В этом неравном бою Алексей и летчик Голяев сбили по одному Ме-109. Через два дня при сопровождении штурмовиков Гончаров вогнал в землю еще два "мессера", а 13 июля, во время прикрытия наших наземных войск, уничтожил два "Фокке-Вульфа-190".

Несколько слов о летчиках первого звена. Мой ведомый Саша Самков был несколько медлителен, скуп на слова. Он казался замкнутым. Но в полете он словно преображался: блестяще владея искусством маневра, становился сразу подвижным, стремительным, и я слышал в наушниках его звонкий и бодрый голос.

Хорошим воздушным бойцом зарекомендовал себя и Василий Григорьев. Он же слыл в полку одним из лучших агитаторов, редактировал боевой листок эскадрильи.

Юрий Иванов был не только ведомым, по и верным другом Григорьева. Они вместе кончали авиашколу. С первого дня пребывания в части друзья стали летать в паре. Бывшие однокашники с полуслова понимали друг друга, а это очень важно для достижения успеха в бою. Юрий, рост которого достигал почти двух метров, обладал недюжинной физической силой. Крепкое здоровье и спортивная закалка позволяли ему легко переносить любые перегрузки.

Такова краткая характеристика некоторых летчиков эскадрильи. С ними я и вылетел 12 июля на выполнение боевого задания.

Штурмовики появились над аэродромом в условленное время. Они шли двумя шестерками, одна от другой на дистанции 600 метров, в правом пеленге.

Над командным пунктом взвилась ракета, и мы устремились на взлет. Опробовав в воздухе оружие, пристроились к "илам". Я с ведомым находился справа от сопровождаемых, пара Григорьева - слева, звено Гончарова - сзади с превышением в 700-900 метров. Оно предназначалось для сковывания действий вражеских

истребителей на маршруте и в районе цели.

Когда подошли к линии фронта, которую нетрудно было определить по многочисленным очагам пожаров, увидели несколько групп самолетов. В воздухе шел жаркий бой. На наших глазах несколько машин, то ли наших, то ли неприятельских, горящими головешками свалились на землю.

Первым обнаружил противника Юрий Иванов.

- Слева впереди вижу восемь истребителей, - доложил он по радио.

Гляжу в указанном направлении и вижу восемь "фокке-вульфов". Они на встречном курсе, находятся выше нас на 600-800 метров.

Все ясно: хотят пропустить нашу группу, а затем с левым разворотом атаковать штурмовиков сзади. Спрашиваю у Гончарова, видит ли он противника.

- Вижу! - отвечает Алексей. - "Фоккеры" разворачиваются для атаки и словно не замечают моего звена.

- Это хорошо, - говорю ему. - Атакуйте их внезапно над целью, когда начнут работать штурмовики.

Звено Гончарова свалилось на фашистов внезапно и стремительно. Один "фоккер" вспыхнул и, словно зажженный факел, провалился вниз через наш боевой порядок. "Противник попытался частью сил оттянуть звено Гончарова в сторону, чтобы дать возможность остальным своим истребителям прорваться к нашим штурмовикам. Но перехитрить такого опытного бойца, как Алексей, нелегко. Умело маневрируя, он и его подчиненные втянули в карусель боя всех "фоккеров" и вынудили их драться там, где нам выгодно.

А "илы" тем временем стали в круг и начали штурмовать скопление танков и огневые позиции вражеской артиллерии.

Внезапно я увидел откуда-то выскочивший ФВ-190. На полной скорости он несся к нашим штурмовикам. Даю полный газ, стремительно сближаюсь с врагом до ста метров и длинной очередью из пушки поджигаю его.

Немало атак противника отбили Григорьев и Иванов.

Закончив штурмовку, "илы" построились в боевой порядок и взяли курс на свою территорию. Я приказал Гончарову снизиться до нашей высоты и прикрыть подходы к штурмовикам с другого фланга. Мы как бы окаймили своих подопечных. Ни одному вражескому истребителю не удалось к ним прорваться. Сделав несколько безуспешных атак, гитлеровцы повернули обратно.

По возвращении на аэродром я доложил командиру полка, что боевое задание выполнено. Надежно прикрытые штурмовики сумели сделать три захода на цель. Сбиты два истребителя

противника.

Затем я собрал летный состав, чтобы разобрать неправильные действия Юрия Иванова на обратном маршруте. Заметив вражеский самолет, он без разрешения ведущего начал преследовать его. Только решительное требование Василия Григорьева прекратить преследование охладило горячую голову ведомого. Юрий объяснил свой поступок тем, что ему хотелось сбить фашиста. Пришлось разъяснить ему, что в подобных ситуациях смельчаки нередко попадают впросак: преследуя одиночный самолет, они натыкаются на целую группу истребителей и становятся жертвой.

- Виноват, товарищ командир, погорячился, - смущенно процедил сквозь зубы Иванов.

- Вот разрисуем тебя за это в боевом листке - на всю жизнь запомнишь, заметил Григорьев.

Здесь же, на разборе полета, я подробно проанализировал действия звена Алексея Гончарова, отметил умение ведущего управлять боем. Он непрерывно поддерживал связь со мной, четко выполнял все команды, летчики его звена вели только прицельный огонь.

Похвалил я и своего ведомого Сашу Самкова. И не только за этот полет. Не один раз он, словно броневой щит, прикрывал меня в бою.

12 июля было совершено несколько групповых полетов на задание. И ни один из них не обошелся без воздушного боя. Защищая штурмовиков от атак истребителей противника, наши летчики демонстрировали не только тактическое мастерство и отвагу. В этой суровой обстановке, как никогда ярко, проявлялись также их высокие моральные качества: верность воинскому долгу, взаимная выручка, готовность к самопожертвованию.

Четыре истребителя, ведомые старшим лейтенантом С. Т. Ивлевым, сопровождали штурмовиков в район Орла. При подходе к цели на них напали восемь ФВ-190. В разгар боя старший лейтенант К. Ф. Соболев заметил, что один "фоккер" заходит в хвост самолета младшего лейтенанта Аксютчева. Еще несколько мгновений, и тот будет сбит. Но советский летчик упреждает фашиста и меткой пулеметной очередью срезает его - и врага уничтожил, и товарища спас от верной гибели. Всего в этом бою Соболев сбил два вражеских самолета. Столько же фашистов вогнал в землю и старший лейтенант С. Т. Ивлев. Наша группа возвратилась на аэродром без потерь.

В тот же день, 12 июля, отличились летчики группы капитана А. Г. Шевцова, сопровождавшие штурмовиков в район города Новосиль. Вчетвером они выдержали поединок с двенадцатью

"фокке-вульфами" и одного уничтожили. Кстати говоря, сбил его молодой летчик старший сержант А. А. Борисов.

В конце напряженного дня командир полка подвел итоги. На разборе присутствовал весь летный состав. Первым выступил С. И. Орляхин, затем Шевцов, Ивлев, Соболев, Гончаров и Григорьев. Из сказанного сделали выводы: во-первых, противник все усилия авиации нацелил на помощь своим терпящим неудачи наземным войскам; во-вторых, он действует большими смешанными группами; в-третьих, инициатива переходит в наши руки.

- Не исключена возможность, - сказал в заключение командир, - что завтра, 13 июля, нам придется не только сопровождать штурмовиков, но и прикрывать свои наземные войска, усилить борьбу за господство в воздуха.

После разбора летчики эскадрильи во главе с Гончаровым направились в столовую на ужин, а меня Орляхин попросил остаться. Наедине он сообщил не очень приятную новость: летчиков Соколова и Забилло откомандировывали в другое соединение. Жаль было расставаться с обстрелянными воздушными бойцами. На их место назначили двух бывших летчиков-инструкторов, проходивших у нас стажировку. Что ж, подумалось мне, для уныния причин нет. Научим и этих воевать по-настоящему.

Глава девятая.

Жаркий июль

13 июля, еще до восхода солнца, командир полка уточнил боевую задачу. Группами численностью 6-16 самолетов мы должны были в течение дня прикрывать от ударов с воздуха свои наземные войска, которым предстояло наступать из района Новосиль, деревень Покровское, Нижняя Скворчь в направлении Кромы, Навля.

Обо всем я рассказал летчикам и техникам, подробно объяснив обязанности каждого. Ничего не было забыто из того, о чем шла речь накануне.

Первую половину дня эскадрилья находилась в резерве. Летчики буквально осаждали меня вопросами: "Когда же вылет? Почему нас не пускают в воздух?" Как мог, успокаивал их: с часу на час ожидается дополнительный приказ командира дивизии.

Между тем вторая и третья эскадрильи нашего полка и летчики других частей соединения уже ходили на боевые задания.

Нам стало известно, что четверка Як-7 из 431-го истребительного авиаполка во главе со старшим лейтенантом В. Савоськиным в районе села Вяжи отважно атаковала группу бомбардировщиков противника, которую прикрывали восемь

Ме-109ф. Ведущий бомбовоз был сбит, остальные рассеяны. В этом бою машина Савоськина была настолько изрешечена, что пришлось сажать ее на фюзеляж. Техники и механики немедленно приступили к ремонту самолета, а командир четверки пересел на другой истребитель и снова повел своих товарищей в бой.

Вторая и третья эскадрильи нашего полка выполнили по одному вылету, но одержали внушительную победу - сбили 10 самолетов противника. Летчики рассказывали, что противник действует большими группами бомбардировщиков и истребителей, знакомили нас с тактическими приемами врага. Шевцову тоже удалось побывать в воздухе. Выполняя задание, он сбил "Мессершмитт-110".

Успехи однополчан и соседей усиливали нетерпение летчиков моей эскадрильи, ожидавших приказа на вылет. И этот приказ наконец поступил: шестнадцатью самолетами прикрыть боевые порядки наземных войск, начавших наступление. Ударная группа состояла из трех звеньев, ведущими которых были Орляхин, Шевцов и я. Ивлев возглавил звено прикрытия. Идти впереди всей группы приказали мне, поскольку большинство летчиков (9 человек) были из первой эскадрильи.

Поднявшись с аэродрома, мы взяли курс в район прикрытия. Командир полка, находившийся во главе третьего звена, запросил по радио обстановку. Офицер наведения, который находился в расположении наших наступающих войск, сообщил, что противник действует смешанными группами по 40-50 самолетов с высоты 2500-3000 метров.

- Надо мной сейчас вражеской авиации нет, но она вот-вот подойдет. Поторопитесь.

Мы увеличили скорость до максимальной. Чтобы иметь превосходство над противником, набрали высоту 3800 метров. Придя в район Новосиля, сделали круг. В это время радиостанция наведения передала, что с северо-запада подходит большая группа немецких самолетов.

Мы находились в выгодных условиях - со стороны солнца. Орляхин приказал идти навстречу противнику, который находился на удалении 30-40 километров.

Несколько минут спустя мы обнаружили два десятка вражеских бомбардировщиков и до десяти истребителей прикрытия, которые шли на высоте 2000 метров. У нас было превышение над ними в 1800 метров.

- Ивлеву связать боем истребителей прикрытия противника, два звена ударной группы атакуют первую десятку бомбардировщиков, вторую атакую я со своим звеном, - поставил задачу командир.

Стефан Ивлев, имея преимущество в высоте, проскочил мимо нас и завязал бой с истребителями прикрытия, а мы двенадцатью Ла-5 навалились на бомбардировщиков. Хорошо прицеливаясь, каждый из нас вел огонь сначала с дальней дистанции по вражеским стрелкам, потом с близкой дистанции - по кабинам летчиков и моторам.

Три "юнкерса", объятые пламенем, начали беспорядочно падать. Враг дрогнул, его боевой порядок рассыпался. Последующая атака наших истребителей заставила противника сбросить бомбы на свои войска и повернуть на северо-запад.

Ивлеву удалось связать боем шесть фашистских истребителей, а четыре все же наседали на нас. Тогда командир полка приказал Шевцову со своим звеном заняться этой четверкой, а я и Орляхин в составе двух звеньев вернулись в район прикрытия.

Ивлев доложил:

- Сбили одного ФВ-190, иду к вам.

Шевцов, разделавшись с четверкой "мессеров", одного из которых сбили, тоже шел в район прикрытия. И вот мы все в сборе, заняли боевой порядок на высоте 2500 метров. Офицер наведения похвалил нас за хорошую работу и предупредил, чтобы мы были внимательны: не исключено, что группа истребителей противника снова придет, чтобы сковать нас боем и обеспечить свободу действий очередной группе бомбардировщиков.

Так оно и случилось. Противник перехитрил нас - подошел к нашему району со стороны солнца на высоте более 4000 метров. Сверху свалились около двадцати Ме-109 и ФВ-190. Бой принял ожесточенный характер. Отбиваясь и защищая друг друга, мы вышли из-под удара и навязали фашистам бой на вертикалях. Временами ведомый и ведущий вынуждены были меняться ролями. Так, в один из моментов Саша Самков стал моим ведущим. Он взял в прицел Ме-109 и дал по нему длинную очередь. Тот вспыхнул и с отвалившейся плоскостью заштопорил к земле.

В это время нас внезапно атаковал противник. Я, что называется, отделался удачно: очередь, выпущенная гитлеровцем, прошла мимо. Машина Самкова получила повреждение.

- Трясет мотор, приборная доска разбита, - доложил Александр.

Пилотировать он не мог, его следовало выключить из боя, но делать этого было нельзя. Тогда я приказал по радио паре Григорьева оказать мне помощь в прикрытии Самкова. Схватка закончилась. Противник потерял еще четыре истребителя и ушел на запад.

Орляхин подал команду следовать звеньями на свою точку, так как у нас боеприпасы и топливо были на исходе. Самков шел впереди, мы за ним. По радио я передал всем: обеспечить посадку в первую очередь Самкову. Вот и аэродром. Саша выпустил шасси. Вместо покрышек висели клочья резины. К счастью, радиоприемник у него работал. Я посоветовал ему привязаться получше ремнями и сажать машину левее посадочных знаков, чтобы в случае чего не мешать посадке других летчиков. Самков блестяще приземлил свой самолет, за что командир полка объявил ему благодарность.

В этом бою Орляхин, Шевцов, Григорьев и я сбили по одному Ю-88, а Ивлев, Гончаров, Иванов, Голяев, Нестеренко и Самков - по одному истребителю противника.

На разборе командир полка похвалил летчиков за отвагу и взаимную выручку. Старший начальник прислал нам благодарственную телеграмму. Затем Орляхин приказал первой эскадрилье и звену второй быстро заправить самолеты и быть готовыми к повторному вылету. Тут же был определен боевой порядок. В мое звено, которое составляло ударную группу, вошли: Самков, Григорьев и Иванов, во второе - Гончаров, Яценко, Нестеренко и Голяев. Сковывающую группу образовали: Соболев, Голик, Ишанов и Фомин.

Обедали прямо у самолетов. Самков загрустил: ему не на чем было лететь. Тогда я приказал инженеру эскадрильи выделить ему другую машину.

- Спасибо, товарищ капитан! - поблагодарил мой ведомый. - Постараюсь оправдать ваше доверие.

К тому времени летчики соседних эскадрилий совершили уже по два боевых вылета. Возвратившись с задания, они рассказывали, что в воздухе тесно от самолетов: на всех высотах до 4000 метров идут ожесточенные бои с противником.

Техник моего самолета Павел Фомич Бородюк собрал своих товарищей и попросил меня хотя бы вкратце воспроизвести картину схватки с врагом. Пока я беседовал с техниками и механиками, мой заместитель Алексей Александрович Гончаров сходил на КП полка и узнал, что скоро поступит сигнал на вылет.

- По самолетам! - подал я команду летчикам.

Вскоре тишину нарушил выстрел из ракетницы. Техники быстро размаскировали самолеты, и красноносые "ястребки", срываясь со своих мест, устремились на взлет.

Чувствовалось, что наземное сражение в этот час достигло своей кульминационной точки. Из информации радиостанции наведения нам стало ясно, что это было именно так. Бурые облака дыма от пожаров, разрывы бомб и орудийных снарядов,

которые сверкали красными и малиновыми искрами, виднелись на большом расстоянии. Дым, пыль и гарь поднялись на высоту более 2000 метров. Эта мутная пелена как бы обозначала верхнюю кромку облаков.

При подходе к заданному району мы слышали по радио команды управления воздушным боем какого-то полка. За всю войну мне еще не приходилось видеть такого количества самолетов, действовавших с обеих сторон. Их было не менее двухсот в районе города Новосиль, деревень Покровское и Нижняя Скворчь. Видя такой муравейник и учитывая плохое обозрение с высоты ниже 2500 метров, я предупредил ведущих звеньев Гончарова и Соболева, что сначала атаковать будем одновременно всей группой. В последующем не исключена возможность, что бой придется вести звеньями, являющимися наиболее маневренными и управляемыми единицами в создавшихся условиях.

Радиостанция наведения предупреждала нас, что в этот район воздушный противник идет волнами. Наша задача - не допустить прицельного бомбометания своих наземных войск.

Впереди, слева и справа - факелы падающих самолетов. Слышу в наушниках шлемофона голос Гончарова:

- С запада подходят три шестерки пикирующих бомбардировщиков Ю-87, а позади них восемь ФВ-190.

Отвечаю Гончарову:

- Понял, группу вижу.

Оценивая обстановку, я подумал, что звено Соболева справится с восьмеркой "фокке-вульфов". "Лавочкин" гораздо маневреннее. На боевом развороте он набирает несколько большую высоту, а радиус его виража значительно меньше.

Отдаю соответствующее приказание Соболеву. Идем навстречу вражеской группе со стороны солнца, имея превышение в высоте тысячу метров. Подаю команду:

- В атаку!

Звено Соболева проскочило мимо нас и набросилось на "фоккеров". Последние, уходя из-под удара, отвернули влево, освобождая путь моему звену и летчикам Гончарова. Мы немедленно устремились в атаку на Ю-87. На пикировании уточняю по радио задачу: мое звено атакует первую шестерку, звено Гончарова - вторую.

Видно было, как длинные трассирующие нити двадцатитрехмиллиметровых снарядов Самкова, Григорьева прошили двух Ю-87, которые загорелись и, переваливаясь с крыла на крыло, пошли к земле. Яценко из звена Гончарова сбил третьего пикировщика. Сам командир и Ишанов завалили по

одному ФВ-190.

Первая атака ошеломила противника, и при нашем повторном заходе гитлеровцы предпочли кое-как освободиться от бомб и покинуть поле боя. Можно было бы преследовать врага, но обстановка подсказывала, что надо ожидать следующую волну самолетов, которые могут принести большой урон нашим наступающим войскам. По активности воздушного противника нетрудно было догадаться, что он решил остановить продвижение наших танков и пехоты через брешь, образовавшуюся в его обороне.

Я подал команду выйти всем в заданный район прикрытия. Только мы заняли свои места в боевом порядке, как на горизонте появились две шестерки Ю-87, шедшие под прикрытием шестнадцати ФВ-190 и Ме-109. Восемь ФВ-190 следовали впереди, чтобы связать нас боем и дать возможность своей группе прицельно отбомбиться. Разгадав замысел противника, даю команду звену Соболева выйти вперед и навязать бой восьмерке ФВ-190. Мое звено и звено Гончарова чуть отвернули вправо, затем доворотом влево сократили интервалы между самолетами и прямо пошли в лобовую атаку на две шестерки немецких бомбардировщиков. Мы знали, что гитлеровцы боятся таких атак, так как двигатели воздушного охлаждения на наших самолетах не только предохраняли летчиков, но и были надежнее, чем моторы на немецких машинах.

С дистанции 800-1000 метров дружно открыли огонь из всех шестнадцати пушек. Один Ю-87 взорвался, развалившись на сотни обломков. Это отлично сработал один из летчиков звена Гончарова. После лобовой атаки "юнкерсы" на полном газу повернули вспять.

А Соболев в это время по радио попросил помощи. Вчетвером они вели воздушный бой с восьмеркой ФВ-190. Пришлось опять отказаться от преследования удирающего врага.

Когда мы выходили из атаки, за нами увязались шесть Ме-109. Я приказал Гончарову и его летчикам сковать их боем, а сам со своим звеном поспешил на помощь Соболеву. Заметив под собой четверку фашистских истребителей, выжидавших удобный момент для нападения на Константина и его друзей, я мгновенно перешел в пикирование и с ходу длинной очередью сбил одного "фоккера".

В ту же минуту послышался голос Юрия Иванова:

- Прикройте, вижу "раму", сближаюсь. Отвечаю ему:

- Понял, сближайся, прикрываем.

Григорьев, я и Александр Самков устремились к Иванову, чтобы обезопасить его атаку. Первой очередью Юрий убил

стрелка на борту "Фокке-Вульфа-189", потом летчика, и "рама" врезалась в землю.

А Соболев вдруг сообщает:

- Голик сбил одного "фоккера". Ишанов подбит. Противника не наблюдаю.

Отвечаю ему:

- Идите домой, прикройте Ишанова.

Запрашиваю по радио Гончарова. Ответа нет. Тогда связываюсь с Нестеренко. Тот сообщает, что Алексей Гончаров сбил одного Ме-109, но где он сейчас - не видно. Запросил еще несколько раз Гончарова, но безрезультатно.

Радиостанция наведения сообщила мне, что на смену нашей группе идет Шевцов со своими летчиками и что я могу вести своих истребителей домой.

Все сели. Благополучно посадили свои подбитые самолеты Ишанов и Григорьев.

Я доложил командиру полка о результатах боя. Сбиты четыре бомбардировщика, одна "рама" и четыре истребителя. Алексей Гончаров не вернулся с задания... Орляхин приказал мне уточнить, при каких обстоятельствах он был потерян.

Уже вечерело. Я собрал всю группу летчиков. Первый вопрос к ведомому Гончарова. Яценко доложил, что в один из моментов, когда звено было атаковано "мессершмиттами ", командир резко сманеврировал, стремясь выйти из-под удара. Больше Яценко не видел Алексея и не слышал его команд. Примерно то же самое сообщил и Нестеренко. Видимо, Гончаров получил смертельную рану в момент выхода из-под удара. А может быть, на его самолете была повреждена радиостанция и, оставшись один, он погиб в неравном бою.

Наше мнение о вероятных причинах гибели Алексея я доложил командиру полка. В этот вечер не слышно было ни звуков гитары, ни песен летчиков. С нами не стало отличного воздушного бойца, вожака комсомольцев. Только за последние четыре вылета он уничтожил шесть фашистских самолетов. Его грудь украшали два ордена Красного Знамени. И вот нет теперь среди нас этого замечательного человека...

На подведении итогов командир полка сказал, что сегодня, 13 июля 1943 года, мы поставили своего рода рекорд: сбили 10 фашистских бомбардировщиков и 21 истребитель. 13 воздушных пиратов уничтожили летчики первой эскадрильи. А всего за шесть минувших дней 171-й истребительный авиаполк сбил 63 немецких самолета.

Вскоре все отличившиеся авиаторы были награждены орденами. В красноармейской газете "На страже Родины"

подробно рассказывалось о боевых делах наших летчиков. 19 июля о них написала и "Правда".

* * *

Боевая слава части приумножалась. В ожесточенных боях мужали и закалялись наши соколы. По количеству сбитых самолетов врага первое место занимал Александр Шевцов. На его счету к 15 августа 1943 года было уже десять побед. Его представили к высшей награде - званию Героя Советского Союза.

Штурман полка имел особую симпатию к личному составу первой эскадрильи. Он не только летал на задания вместе с нашими летчиками, но в летнее время жил с ними в одном шалаше, смотрел наши концерты.

В полку была хорошо организована самодеятельность. Ею занимались политработники Белкун, Рассказов, Волков, Коваленко, техник Александр Петрович Антонов, инженер Соколов и другие активисты. Они ориентировались в основном на молодежь. Соколов играл на баяне, Григорьев и Марченко на гитаре, песни исполняла парашютоукладчица Зоя Вершинина (ныне Попова), с сатирическими куплетами выступал сержант технической службы И. Н. Пекуровский. Приятно было после напряженного боевого дня отдохнуть в обществе наших полковых артистов. Но, как говорится, делу - время, потехе час.

* * *

Советские войска (11-я гвардейская армия наступала с севера в направлении Карачева, а 3-я танковая армия южнее Орла, в направлении Навли), преодолевая упорное сопротивление врага, продвигались вперед. Активную помощь в борьбе с противотанковой артиллерией и в уничтожении подходивших резервов противника оказывала им штурмовая авиация, которую всегда сопровождали истребители.

Наши летчики-истребители выполняли самые различные задачи. Они вели воздушную разведку, сопровождали бомбардировочную, штурмовую, воздушнодесантную и разведывательную авиацию, прикрывали свои наземные части в районе сосредоточения и на марше и, наконец, сами наносили по противнику бомбоштурмовые удары. Они всегда находились в готовности номер один, а нередко получали боевую задачу уже в воздухе.

Однажды мы сидели в просторном шалаше, где размещался эскадрильский командный пункт, и беседовали об обстановке на фронтах, о том, на сколько продвинулись наши войска, о своих летных делах. В разговоре участвовал и капитан Шевцов, который был включен в наш боевой расчет. Раздался телефонный звонок. Дежурный телефонист передал, что летчики должны немедленно

сесть в самолеты. Мы устремились к своим машинам, на ходу вкладывая в планшеты полетные карты.

Техники быстро освободили самолеты от маскировки и запустили двигатели. Во время выруливания мы увидели, что к аэродрому на высоте 600-800 метров подходят двенадцать Ил-2. Сразу догадались, что их срочно вызвали на поле боя, а нам предстоит сопровождать штурмовиков до цели и обратно. Взлетев, я услышал по радио именно такой приказ командира полка.

Группу "илов" вел опытный командир - Чубук. Мое звено заняло место слева с превышением над ними, а звено Шевцова - справа. Не доходя до цели 6-8 километров (населенный пункт Алешня, под Орлом), мы увидели, что нам навстречу идут двенадцать истребителей противника Ме-109ф. Об этом я предупредил по радио Чубука и Шевцова. Летчики также заметили противника. В лобовую атаку гитлеровцы не пошли, они разделились на две группы по шесть самолетов, отвернули с курса, чтобы в последующем разворотом на 180 градусов атаковать нас сзади. Шевцов спросил по радио, ясен ли мне замысел противника, я ответил утвердительно.

Зная о том, что Чубук всегда делает шесть - восемь заходов на цель, я приказал своей группе истребителей в период боевой работы "илов" замкнуть круг пар на встречных курсах со штурмовиками. Это означало следующее: если противник нападет на "ильюшиных" сзади, мы отбиваем его лобовой атакой; если он попытается ударить по нас с задней полусферы, то штурмовики в лоб отражают его. Нам было известно, что Ме-109 на лобовые атаки, тем более против штурмовиков, не пойдет, зная о превосходстве нашего пушечного огня; у нас на самолете было по две пушки, а у них одна, у нас двигатели воздушного охлаждения, а у них - водяного.

Как только "илы" перешли в атаку, на нас с двух сторон свалились вражеские истребители. Но им не хватало согласованности и умения. Атаку мы отбили. Шевцов первым увязался в хвост паре Ме-109 и длинной очередью с малой дистанции развалил одного из них пополам.

Штурмовики так слаженно работали на кругу, что сами прикрывали друг друга. Противник, потерпев неудачу, не прекращал попыток атаковать "илов". Вот одна из более смелых пар снова ринулась в атаку. При этом дистанция между самолетами оказалась несколько больше обычной. Замыкающий "мессер" попал под нос машины Самкова. Александр добавил обороты двигателя и устремился за фашистом. Я стал в роль ведомого. Вижу, как Саша сближается с гитлеровцем. Передаю

ему по радио:

- Не спеши, подходи ближе, я прикрываю.

Самков с дистанции 50-70 метров прошил самолет врага длинной очередью. "Мессершмитт" рухнул на землю.

- Молодец, Саша! Занимай свое место, - похвалил я напарника.

"Илы" продолжали работу, обрушивая огонь на врага. Бой между тем перешел на вертикальный маневр. Истребители то взмывали вверх, то отвесно пикировали. Вижу еще один факел. Это Фомин, напарник Шевцова, отправил на землю третьего фашиста.

Смотрю влево. Одна пара противника заходит в хвост Григорьеву и Иванову. Мы с Самковым были выше, поэтому стремительно кинулись на помощь товарищам. Моя первая атака не увенчалась успехом: противник полупереворотом ушел вниз, а затем резко взмыл вверх. Я - за ним. Наконец сблизились на пикировании. Фашист хотел рвануть снова вверх, но было поздно. От моей очереди он как бы встал на дыбы, затем свалился на крыло и, объятый пламенем, закувыркался вниз.

Итак, противник вытеснен из района действий штурмовиков. "Илы" выполнили задание и взяли курс на свой аэродром. Сзади них, выдерживая боевой порядок, шли истребители. Ничего, что машины имели пробоины, зато мы возвращались победителями. Чубук тепло поблагодарил нас за отличное прикрытие.

После посадки мы все подошли к капитану Шевцову и поздравили его с началом второго десятка сбитых самолетов противника. Он пожал нам руки и сказал, что группа слаженно действовала в бою, отважно дралась с врагом.

В последующие дни Орловской операции полки 315-й истребительной авиационной дивизии вели воздушные бои с неослабевающим напряжением. 2 августа три экипажа 431-го полка (ведущий лейтенант В. Г. Клочков), сопровождая штурмовиков, заметили, что четверка Ме-109ф заходит в хвост другой группе наших истребителей, которых вел лейтенант А. И. Сергеев. Клочков со своими ведомыми атаковал фашистов, сбил одного, но и сам подвергся нападению. На этот раз атаку "мессершмиттов" отразил лейтенант Сергеев, сбивший вражеский самолет.

3 августа десять летчиков того же полка (ведущий лейтенант В. Г. Клочков), сопровождавшие штурмовиков, вынуждены были вести воздушный бой против двенадцати ФВ-190 и Ме-109ф. Лейтенант Клочков сбил одного, но в это время его атаковали сзади. Командира спас младший лейтенант М. Романенко, отразивший вражескую атаку. Пара лейтенанта Д. И. Сергеева

вела бой против четырех Ме-109ф. Младший лейтенант Карасев одного из них уничтожил, но во время атаки в хвост его самолета зашел вражеский истребитель. Спасая ведомого, лейтенант Сергеев сразил, противника. В этой схватке по одному неприятельскому самолету уничтожили младшие лейтенанты А. В. Говоров и З. С. Давидян.

В тот же день провела воздушный бой четверка летчиков нашей части во главе с И. С. Дубининым. Она сопровождала группу штурмовиков в район Нарышкино. При подходе к цели ее атаковали сначала два, затем еще десять ФВ-190. В воздушном поединке младшие лейтенанты И. С. Дубинин, В. Д. Горлов, П. М. Зазыкин уничтожили по одному "фоккеру" и сохранили штурмовиков.

Этот далеко не полный перечень воздушных боев нашей дивизии в Орловской операции дает наглядное представление о напряжении, которое с честью выдержал личный состав. В битве за Орел была быстро разгадана новая тактика вражеских истребителей. Они атаковали наших штурмовиков не при вводе, как раньше, а при выводе из пикирования, сзади, снизу. Учитывая это, мы сразу же перестроили боевые порядки, изменили эшелонирование по высоте и характер маневрирования.

Огромная нагрузка в те дни выпала на долю технического состава. В связи с большим количеством вылетов (иногда по три-четыре в день), повреждениями самолетов в воздушных боях и от огня зенитной артиллерии работы у наших помощников было чрезвычайно много. Однако они, несмотря ни на какие трудности, всегда своевременно готовили самолеты к полетам.

Хорошо справлялись со своими задачами полковой штаб, возглавляемый майором А. В. Жаворонковым, и адъютанты эскадрилий. Они тактически грамотно планировали, организовывали и анализировали боевые действия части.

Вся партийно-политическая работа была подчинена мобилизации личного состава на быстрейший разгром врага. Широко популяризировались подвиги летчиков, отличившихся в воздушных боях, а также самоотверженный труд технического состава. Фамилии лучших заносились на доску Почета. На самолетах рисовали звездочки - по количеству сбитых самолетов противника. Агитаторы и пропагандисты систематически проводили групповые и индивидуальные беседы, своевременно получая информацию от офицера политотдела дивизии старшего лейтенанта Ф. А. Рябова.

На полковых и эскадрильских партийных и комсомольских собраниях обсуждались итоги боевых действий. Заметно усилился приток заявлений в партию и комсомол. В дивизии только за два

месяца Орловской операции стали коммунистами 104 человека.

Родным отличившихся воинов мы посылали письма с описанием их подвига. Выпускались стенгазеты, боевые листки, плакаты, листовки. Устраивались встречи с летчиками-штурмовиками, которые с нами взаимодействовали.

В нашем полку висела доска, на которой отмечалось, сколько самолетов сбил тот или иной летчик. Если во время формирования дивизии мы вынуждены были пропагандировать новые машины Ла-5 и Як-7, то после первых же боев каждый летчик сам с гордостью отзывался о своем самолете, о превосходстве нашей авиационной техники над немецкой.

Никогда не изгладится из памяти 5 августа 1943 года. В этот день войсками Брянского фронта был освобожден Орел. За 'время Орловской операции летчики нашего соединения совершили 1027 боевых самолето-вылетов, провели 71 воздушный бой, уничтожив при этом 108 самолетов противника. В приказе о первом салюте Родине упоминалась и 315-я авиационная дивизия, личному составу которой Верховный Главнокомандующий объявил благодарность.

После освобождения Орла войска Брянского фронта продолжали продвигаться вперед. Систематически меняла свое базирование и 315-я дивизия, ведя бои на брянском направлении с 5 августа по 17 сентября 1943 года. Во время одного из таких перебазирований погиб заместитель командира нашего полка по политчасти майор Белкун. Машина, на которой он ехал, подорвалась на мине. Весь личный состав части тяжело переживал эту горькую утрату.

После серьезного поражения в Орловской битве авиация противника заметно снизила свою активность. Серьезное противодействие с ее стороны мы почувствовали лишь в боях за Карачев и Брянск. За весь этот период соединение провело 1463 боевых самолето-вылета, сбив в воздушных боях 13 самолетов противника. Сравнительно ограниченное сопротивление вражеской авиации дало возможность использовать часть боевого состава для штурмовых действий по наземным целям противника. В результате штурмовых ударов по колоннам немецко-фашистских войск на марше, по артиллерии на огневых позициях, по железнодорожным эшелонам мы уничтожили 152 автомашины, 2 орудия, 2 паровоза, 5 вагонов и до двух рот пехоты.

10 августа 171-й истребительный авиаполк произвел посадку на аэродроме Орел-гражданский (Мезинка), том самом, по которому 27 августа 1942 года мы вместе со штурмовиками наносили удары.

Отступая под натиском наших войск, противник упорно

сопротивлялся. Взаимодействуя с наземными частями, штурмовики под прикрытием истребителей оказывали активную поддержку наступающим, нанося удары по вражеским колоннам.

15 августа десяти штурмовикам 118-го гвардейского штурмового авиационного Курского полка поставили задачу нанести удар по неприятельской колонне на шоссейной дороге Нарышкино - Карачев. Для прикрытия их действий были выделены шесть истребителей под командованием Алексея Нестеренко.

При появлении над целью штурмовики и истребители подверглись нападению шестнадцати истребителей противника. "Илы" стали в круг, чтобы успешнее отражать вражеские атаки. Как мне позже рассказали Нестеренко и Ишанов, бой был тяжелым, поскольку противник имел значительное численное превосходство.

Атакуя вражескую пару, Григорьев и Иванов нанесли два последовательных удара по ведомому и сбили его. Выйдя из атаки, Григорьев увидел, как на Нестеренко и Самкова кинулись четыре гитлеровца. Василий и Юрий поспешили на помощь друзьям и заградительным огнем защитили их. Но вскоре они сами подверглись нападению. Теперь Нестеренко и Самков пришли на помощь товарищам и с близкой дистанции подожгли один немецкий самолет.

Бой разгорался. Истребители противника пытались оторвать наших истребителей от штурмовиков, но не смогли этого сделать. Нестеренко заметил, как пара противника устремилась на "ильюшиных". Умелыми действиями он помог стрелкам отбить атаку. А пара Григорьева отражала атаки врага, пытавшегося ударить по "илам" снизу.

Когда Нестеренко и Самков выходили из пикирования, по самолету ведомого хлестнула пушечная очередь, выпущенная Ме-109ф. Машина его, переваливаясь с крыла на крыло, начала падать, потом перешла в крутое пикирование и врезалась в гущу вражеской колонны.

Юрий Иванов в отместку за гибель Александра Самкова вогнал в землю четвертого "мессера". Бой затих, противник ушел в западном направлении. Штурмовики выполнили свою задачу и возвратились домой без потерь. А группа истребителей пришла без Саши Самкова. Это был мой ведомый, мой бронированный щит. Молодой летчик воевал всего лишь два месяца, но заслужил два ордена Красного Знамени и Красной Звезды. Мы поклялись жестоко отомстить врагу за смерть друга.

Глава десятая.

С именем героя-молодогвардейца

С воздуха мы хорошо видели, как противник разрушает советские города и села. Мы знали о страданиях нашего народа на временно оккупированной гитлеровцами территории и на фашистской каторге в Германии. Еще в июле газета "Правда" опубликовала материалы по делу о зверствах немецко-фашистских захватчиков и их пособников в Краснодаре и Краснодарском крае. Оккупанты истязали ни в чем не повинных людей, избивали до смерти, вешали, травили газом. Каким только садистским пыткам не подвергали они свои жертвы во время допросов!..

С негодованием и скорбью читали мы трагическое сообщение о зверской расправе гитлеровцев над молодогвардейцами Краснодона во главе с Олегом Кошевым. Погибли юные подпольщики, героически боровшиеся с врагом в тылу, сеявшие страх в стане иноземных захватчиков. Летчики, техники, оружейники, радисты клялись беспощадно мстить за их безвременную смерть. На комсомольском собрании первой эскадрильи было решено написать на фюзеляжах наших самолетов слова "За Олега Кошевого!". Через несколько дней подразделение назвали именем Олега Кошевого.

Возможность начать счет мести вскоре представилась. 20 августа штурмовикам была поставлена задача двенадцатью экипажами нанести удар по живой силе и боевой технике противника в районе Оптуха, Протасове. Прикрывать "илы" на маршруте и в районе цели было приказано нашей эскадрилье. Я попросил командира полка усилить мою группу звеном из подразделения С. Т. Ивлева. Орляхин согласился и даже разрешил ему самому вылететь вместе с нами.

Боевой порядок мы построили следующим образом: первое звено (Нестеренко, Григорьев, Иванов и я) - слева и выше штурмовиков; второе звено (Ишанов, Фомин, Сузик, Шахрай) - справа; третье звено (Ивлев, Голик, Озерной, Дубинин) - сзади и выше на 1500-2000 метров. Такой порядок обеспечивал надежность защиты сопровождаемых и внезапность нападения на противника со стороны солнца.

В заданное время мы пристроились к штурмовикам и взяли курс на цель. Погода благоприятствовала выполнению задачи, солнце светило ярко, видимость была хорошая. В районе Оптухи и Протасове мы обнаружили танки, автомашины, артиллерию и множество солдат. "Илы" изготовились к атаке. Когда мы подошли к цели, противник открыл сильный зенитный огонь. Штурмовики замкнули круг. После двух заходов зенитный огонь ослабел, но один "ил" был подожжен и упал на землю.

Ивлев, находясь на солнечной стороне на высоте 2500

метров, наблюдал за нами и за воздушным пространством. Слышу его предупреждение: с запада идут девять ФВ-190 и Ме-109. Я и ведущий штурмовиков ответили, что поняли, и приказали по радио летчикам своих групп сократить дистанцию между парами, чтобы лучше можно было организовать огневое взаимодействие.

Вижу две группы истребителей: впереди "фоккеры" со своим мощным огнем, за ними "мессеры", прикрывающие их. Пока они не переходят в атаку. Но вот "фоккеры" мгновенно разделились на две подгруппы и стремительно кинулись на штурмовиков и "лавочкиных".

Атака группы Ивлева с высоты и со стороны солнца была внезапной и эффективной. От меткой очереди ведущего и его ведомого Озерного два горящих "мессера" свалились вниз. Хорошим результатом закончилась и атака моей группы по "фоккерам", которые намеревались проскочить к штурмовикам через наш боевой порядок. Григорьев и Иванов на вертикальной горке сблизились с двумя ФВ-190 и сбили их. Особенно красиво снял Юрий Иванов ведомого пары: в момент, когда "фоккер" на какое-то мгновение завис в верхней мертвой точке. "Фокке-вульф" отвесно рухнул на землю.

Второе звено уничтожило еще одного гитлеровца. Подбили его Ишанов с Фоминым, а добил Павел Сузик.

Противник отказался от атак "ильюшиных" и навалился на Стефана Ивлева. Тот по радио попросил оказать ему помощь. Я приказываю звену Ишанова сопровождать "илы", которые легли на обратный курс, а со своим звеном на полном газу взмываю на высоту 2000-2500 метров. Осматриваю район, где ведет бой Ивлев с шестью Ме-109 и четырьмя ФВ-190. "Мессершмитты" изготовились для атаки Ивлева, но мы упредили их удар: свалились на них внезапно. Хорошо прицелившись, я почти в упор дал длинную очередь по ведущему, и его самолет взорвался. Остальные "мессеры" перешли в пикирование. Мы не погнались за ними. Надо было разогнать "фоккеров", с которыми дрались ребята Ивлева. Теперь Стефан занимал выгодное положение. Я сам видел, как летчик М. В. Голик срезал одного фашиста.

Во время воздушного боя в наушниках шлемофона много раз было слышно: "Вот тебе за моих друзей, а тебе за "Молодую гвардию"!" А Юрий Иванов восклицал: "За Олега Кошевого и за Александра Самкова!"

В этой горячей воздушной схватке ярко проявились крепкая дружба летчиков, товарищеская взаимопомощь. Григорьев и Иванов спасли Нестеренко, Ваня Дубинин помог Озерному, Павел Сузик - Шахраю.

Вернулись мы на аэродром, окрыленные радостью победы.

Ничего, что фюзеляжи многих машин пробиты снарядами и пулями. Техники и механики немедленно приступят к ремонту самолетов.

Командир полка похвалил летчиков и поставил новую задачу: подготовиться к перелету в Невольное, расположенное в 15 километрах северо-восточнее Карачева. Он подчеркнул, что аэродром этот находится недалеко от линии фронта, поэтому с целью маскировки надо подходить к нему на высоте 300-500 метров.

К исходу дня все было готово. Группами по четыре - шесть самолетов мы произвели посадку в Невольном. Оно оказалось разрушенным. Да и вокруг не уцелело ни одной деревни. С северной стороны аэродрома находилось болото, поросшее кустарником, далее начинались Брянские леса.

Технический состав передовой команды и летчики заправили самолеты, замаскировали их ветками. Ужин приготовили на открытом воздухе под небольшим, наскоро сооруженным навесом. За вечерней трапезой много было разговоров о том, как мы сегодня выполняли клятву мести за наших друзей, за молодых героев Краснодона.

Невдалеке гремела артиллерийская канонада. Только на следующий день она утихла: наши войска продвинулись вперед, линия фронта отодвинулась от аэродрома примерно на 20 километров.

Особенно сильное сопротивление противник оказывал на рубеже Людиново, Дьяково, то есть на подступах к Брянску. Много раз мы вылетали на задание, но линия фронта далее Белых Берегов и Людиново на запад не отодвигалась.

Тогда войска Брянского фронта, нащупав слабое место во вражеской обороне, силами 50-й и частью сил 10-й армий Западного фронта нанесли удар с севера в направлении Бытошь, Жуковка, чтобы отрезать противнику пути отхода на Рославль, Смоленск. Под угрозой окружения гитлеровцы с боями начали отход в западном и северозападном направлениях. 17 сентября войска 11-й армии овладели Брянском.

Для нас, авиаторов, главная трудность боев за этот город состояла в том, что Брянские леса затрудняли ведение визуальной ориентировки в полете, особенно с малых высот. Лес как бы укрывал реки, шоссейные и железные дороги, даже небольшие города и села. Летному составу пришлось не один раз по памяти чертить схему района полета с характерными площадными и линейными ориентирами. Большую помощь в этом им оказал штурман А. Г. Шевцов, летавший в сходных условиях на Ленинградском фронте.

Вторая трудность - резкое ухудшение погоды. В сентябре зачастили дожди, низкая облачность при плохой видимости, размокший грунт полевого аэродрома заметно снизили активность ударов нашей авиации по отходившим войскам противника.

20 сентября нам снова приказали перебазироваться. На этот раз на аэродром Сельцо, находившийся в 30 километрах северо-западнее Брянска. Передовая команда технического состава и офицеров штаба погрузилась в автомашины. Предстояло проехать около ста километров по дорогам, забитым войсками. Они могли прибыть в Сельцо намного позже летного эшелона. Тогда я решил, что наиболее опытные летчики должны взять с собой своих техников.

Желающих оказалось много, несмотря на то что лежать в фюзеляже истребителя, за бронеспинкой, было неудобно и небезопасно. Не исключалось, что на маршруте придется драться с вражескими истребителями.

Первым вылетал командир полка, за ним в порядке очередности все три эскадрильи с интервалом 30-40 минут. Алексей Нестеренко взял с собой техника П. С. Самусенко, я - моториста Мишу Вишнякова.

Судьба этого паренька была весьма интересна. Ранее он жил в деревне Рогачево, под Москвой. В 1941 году немцы сожгли эту деревню. Мать Миши с двумя меньшими детьми пешком дошла до города Данкова и там обосновалась у родственников. Миша потерял мать, но знал, что его дед и бабушка живут в Москве. Добрался до столицы и разыскал их. Они устроили подростка на работу. Ему было тогда 15 лет.

В феврале 1943 года командование полка разрешило мне кратковременный отпуск с выездом в Москву. Там-то я и встретил племянника - невысокого худощавого паренька. Миша упросил меня взять его в полк.

- Я стану мотористом или оружейником, - заявил он.

"А почему бы и не взять? - подумал я. - Будет сыном полка. Разве мало таких примеров!"

Из Москвы поездом мы прибыли на аэродром Елец. О Мише я доложил командиру полка.

- Хорошо, - сказал Орляхин, - зачисляю его в вашу эскадрилью, будет у вас родственный экипаж.

Поставили Мишу на довольствие, подобрали обмундирование, прикрепили к нему наставников. Помогали ему инженер эскадрильи В. В. Смогловский, техник звена В. П.Дымченко и другие специалисты. Он оказался способным учеником. Вскоре освоил обязанности моториста и успешно сдал

зачеты инженеру части Н. И. Кириллову.

...Итак, первой на новое место вылетела моя эскадрилья. Звено Ишанова прикрывало нашу головную четверку самолетов. На подходе к новому аэродрому командир полка, находившийся уже в Сельце, предупредил по радио летчиков, чтобы они были особенно внимательными. Дело в том, что десять - пятнадцать минут тому назад над Сельцом бреющим полетом пронеслись два вражеских истребителя Ме-109.

- Вас понял, - ответил я Орляхину.

На высоте 1700 метров висела сплошная облачность, и нам пришлось немного снизиться. И вдруг снова слышу голос командира полка:

- Ниже вас шестерка ФВ-190. Доверните вправо и атакуйте противника!

Не забывая о том, что в моей машине сидит моторист, а с Нестеренко летит техник, я приказал атаковать "фоккеров". Ишанов, как условились раньше, прикрывал нас. Противник ушел из-под удара. Мы повторили атаку. И снова враг ушел. Надо бы завязать схватку на вертикальном маневре, но сделать это мы не могли: опасались за жизнь Самусенко и Миши Вишнякова.

- Почему вяло ведете бой? - спросил меня по радио подполковник Орляхин.

Пришлось ответить:

- Доложу на земле!

Конечно, я мог приказать звену Н. А. Ишанова преследовать противника, но не было гарантии, что где-нибудь неподалеку не патрулирует еще большая группа немецких истребителей. А это грозило серьезными последствиями.

Приземлились мы благополучно. Вторая и третья эскадрильи тоже перелетели без происшествий. Между прочим, следуя нашему примеру, они также доставили в Сельце по два техника. Командир полка остался доволен такой инициативой и понял, почему мы не очень энергично вели воздушный бой.

* * *

В августе 1943 года к нам прибыл новый заместитель командира полка по политчасти майор Ф. А. Кибаль. Это был стройный, подтянутый офицер. Федор Андреевич увлекался прыжками с парашютом. Он всегда был среди людей. После беседы с ним каждый чувствовал себя бодрее и даже сильнее. Он прекрасно пел, танцевал, не прочь был сплясать русскую "барыню".

Кибаль хорошо знал политическую работу и умело строил ее в полку. Не было такого полезного начинания, которое бы он не поддержал, такого недостатка, который бы он не помог

устранить. В боевую деятельность летчиков вникал глубоко, не обходил заботой и обслуживающий состав.

Много внимания замполит уделял нам, командирам эскадрилий. Он был настоящим наставником в вопросах воспитания личного состава, учил, как надо работать с людьми в период напряженных боев и в период затишья.

Помнится, Федор Андреевич первым прочитал в газете Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении группе офицеров звания Героя Советского Союза. Вместе с другими авиаторами этой высокой награды был удостоен и штурман нашего полка Александр Григорьевич Шевцов. Замполит, летчики, все однополчане горячо поздравляли Александра Григорьевича, желали ему новых боевых успехов.

Получать награду Шевцов поехал в Москву. Остановился он у моих родителей. Как старый знакомый рассказал им о делах на фронте и о том, как мы вели бои на Курской дуге, сражались за Орел и Брянск. Подробно поведал обо мне и Мише Вишнякове.

В назначенный день Александр Григорьевич направился в Кремль. С волнением входил он в Георгиевский зал. Осмотрелся и сел рядом с женщиной средних лет. Лицо ее показалось ему знакомым. "Где я видел ее, кто она?" думал Шевцов, перебирая в памяти свои догадки.

- Товарищ Кошевая! - послышался голос в зале, и женщина, сидевшая рядом с Шевцовым, поднялась.

Это была мать Олега, имя которого носила первая эскадрилья 171-го истребительного авиационного полка. Елене Николаевне вручили орден Отечественной войны и грамоту о присвоении ее сыну звания Героя Советского Союза.

Раздался голос в зале: "Майор Шевцов!" Александр Григорьевич подошел к столу. Ему тоже вручили награду, тепло поздравили со званием Героя Советского Союза.

Шевцов разговорился с Еленой Николаевной об Олеге. Она рассказала ему то, что его интересовало, и, умолкнув, задумалась.

- А знаете, Елена Николаевна, - сказал майор, - на фюзеляже моего самолета написано: "За Олега Кошевого!" И еще на десяти самолетах в нашем полку написаны эти слова.

Мать Олега взволнованно смотрела на Шевцова. Затем она проговорила:

- Имя моего сына? Неужели?

- Да, Елена Николаевна. Летчики эскадрильи, которой командует капитан Вишняков, поклялись отомстить фашистам за молодых героев Краснодона, за вашего сына Олега. Я часто вместе с ними летаю на боевые задания. Если бы вы, Елена

Николаевна, смогли посмотреть на этих комсомольцев! Несмотря на молодые годы, они отлично дерутся с врагом. Соколы ребята!

Майор подробно рассказал о наших летчиках, о том, как они гордятся наименованием своей эскадрильи.

- Имя вашего сына-героя мы не опозорим, Елена Николаевна, - заверил Шевцов.

Мать Олега Кошевого была взволнована рассказом фронтовика. Она поблагодарила Шевцова за добрые вести. Расстались они как родные.

На прощание Шевцов сказал:

- Вот наш адрес. Если у вас будет свободное время, напишите комсомольцам свое материнское слово.

Не прошло и нескольких дней, как я, командир эскадрильи имени Олега Кошевого, получил от Елены Николаевны письмо. Впоследствии его опубликовала газета "На страже Родины". Вот оно:

"Многоуважаемый Иван Алексеевич!

Я узнала о том, что ваша эскадрилья носит имя моего сына Олега Кошевого. Я тронута вашим вниманием и от души благодарю вас за великую честь, оказанную вами моему сыну Олегу.

Желаю вам, чтобы ваша эскадрилья, носящая имя Олега, громила беспощадно врага и осталась невредимой до конца войны.

Прошу вас, когда будете иметь время, напишите мне. Крепко жму вашу руку. Е. Кошевая.

Мой адрес: г. Краснодон, Ворошиловградской области, Садовая ул., д. 6, кв. 1".

Письмо матери Олега Кошевого было прочитано не только летчиками, техниками, оружейниками и прибористами нашей эскадрильи, но и всем личным составом полка. В подразделениях состоялись митинги. В своих выступлениях воины клялись самоотверженно трудиться во имя полной победы над врагом, драться с гитлеровскими захватчиками по-геройски.

В ответном письме матери Олега говорилось:

"Дорогая Елена Николаевна!

С большой гордостью мы читали ваше письмо...

Не только эскадрилья имени вашего сына, а весь коллектив полка изо дня в день наращивает силу удара по врагу. Только за последние дни летчиками эскадрильи имени Олега сбито восемь фашистских самолетов, а летным составом всего полка - пятнадцать.

Заверяем вас, дорогая наша мать, что мы не пожалеем сил и своих жизней в борьбе за быстрейший разгром гитлеровских

разбойников.

Желаем вам крепкого здоровья. Мы всегда с вами".

Наступала осень. Погода с каждым днем становилась все хуже. Частые дожди выводили из строя грунтовые аэродромы. Туманы и низкая облачность не позволяли авиации активно поддерживать стремительное продвижение своих наземных войск. Но когда улучшилась погода, летчики героически дрались с немецко-фашистскими захватчиками.

Вал наступления Советской Армии становился все грознее. В сентябре и октябре наши войска освободили Смоленск и Рославль; шли бои на подступах к Гомелю, Конотопу и Чернигову. Войска 1-го Украинского фронта освободили Прилуки и продвигались на киевском направлении; войска 2-го Украинского фронта очистили от оккупантов Кременчуг и вышли к Днепру; войска 3-го и 4-го Украинских фронтов освободили Донбасс и успешно продолжали наступление.

После освобождения Брянска до 14 октября 1943 года наша дивизия участвовала в боях на гомельском направлении, совершив 323 самолето-вылета. Основными ее боевыми задачами были: прикрытие своих войск на направлениях Почеп, Унеча, Клинцы; разведка в широкой полосе до Днепра; сопровождение штурмовиков до целей и обратно.

Авиация противника, понеся огромные потери в воздушных боях и на аэродромах, резко сократила свои вылеты. Вернуть господство в воздухе она была уже не в состоянии. Лишь на отдельных участках врагу за счет переброски авиачастей с других фронтов удавалось сколачивать более или менее сильные авиагруппировки и добиваться незначительных успехов.

10 октября мы, командиры эскадрилий, были вызваны в штаб полка. Орляхин поставил перед нами задачу: приступить к подготовке личного состава и самолетов для перелета на новое направление - в район Великих Лук.

Не буду рассказывать о подробностях подготовки к перелету. Работа была проведена большая всеми службами полка. И вот мы сдали потрепанные полетные карты, по которым бороздили районы Тулы, Ефремова, Ельца, Воронежа, Старого Оскола, Курска, Навли, Брянска, Кирова и Калуги. Каждый был искренне рад, что и наш скромный труд был вложен в освобождение от фашистской нечисти этих районов и областей. Теперь мы заложили в планшеты новые полетные карты, которые обрывались границей Балтийского моря. На них значились такие города, как Рига, Вильнюс, Шяуляй и Клайпеда.

Из-за неустойчивой погоды нам потребовалось два дня для того, чтобы добраться до аэродрома назначения. Березки

находились северо-восточнее Невеля.

На аэродроме я встретился со старым товарищем А. П. Маресьевым. После 1941 года мы впервые увиделись с ним на Курской дуге. Уже тогда он летал с протезами. И вот вторая встреча. Он со своим полком прибыл на прибалтийское направление. Несколько раз мы вместе поднимались с этого аэродрома на боевое задание. А вечерами до позднего часа беседовали. Нам было что рассказать друг другу.

Потом Алексей вместе со своим полком убыл на другой аэродром. Следующая встреча наша состоялась уже в Москве в 1947 году...

Из-за плохой погоды боевые действия в конце октября, в ноябре и декабре были ограничены. Пользуясь этим, технический состав приводил в порядок материальную часть. А вскоре мы получили новые самолеты и были готовы к выполнению очередных боевых заданий...

Глава одиннадцатая.

Под Великими Луками

Во второй половине октября 1943 года 315-я истребительная авиационная дивизия перебазировалась на великолукское направление и вошла в состав войск 2-го Прибалтийского фронта. В оперативное подчинение ей были переданы авиаполки: 68-й гвардейский истребительный, летавший на "Аэрокобре", и 71-й гвардейский штурмовой, вооруженный самолетами Ил-2. Однако в нашем соединении они находились недолго: первый до 27 декабря, второй до 24 ноября. Вместо них в состав дивизии влился 832-й истребительный авиационный полк, возглавляемый майором В. А. Соколовым.

Наш полк, как я уже говорил, дислоцировался на аэродроме, расположенном возле села Гришино. От этого населенного пункта осталось одно название. Из-под снега, запорошившего пепелища, торчали печные трубы. Уцелевшие жители ютились в землянках или в наскоро сколоченных лачугах, обмазанных глиной. Личному составу полка тоже ничего не оставалось, как расположиться в землянках. В одной из них мы разместили даже столовую и кухню.

"Прелести" подземной жизни мы особенно испытали в марте, в дни весенней распутицы. Уровень воды в землянках достигал 20-30 сантиметров. Она лилась буквально отовсюду: с потолка, со стен. К "кроватям" пробирались по толстым бревнам. А спали мы на плетенках из лозы, подвешенных к кольям, вбитым в земляной пол. Посреди землянки стояла небольшая печурка, сложенная из кирпича. Окон в нашем жилище не было. Освещалось оно коптилкой, сделанной из гильзы артиллерийского снаряда.

И все же авиаторы не унывали. Везде находились весельчаки, поддерживавшие настроение и боевой дух своих товарищей. В нашей землянке, в которой жили три командира эскадрильи и штурман полка, самым жизнерадостным был Костя Соболев.

- Братцы, ей-бо, мне этот климат по душе! - воскликнул он как-то утром, когда вода уже подступала к плетенкам.

- Я того... не хотел стучать ведрами... нарушать ваш сон, оправдывался молоденький солдат, поддерживавший всю ночь огонь в печке. - Я мигом воду откачаю...

- Да ты не спеши, - острил Костя. - Так даже лучше: наши койки напоминают дома на сваях в Венеции. Опять же польза: говорят, кто живет на воде - никогда не болеет мигренью.

- Посмотрим, каким соловьем запоешь ты после войны, когда откажут ноги и руки, - заворочался в "постели" Шевцов, доставая обмундирование с крючьев, вбитых в потолок.

- До того времени еще нужно дожить, - отозвался Костя.

Шевцов был прав. У Соболева уже на фронте началось воспаление лобных пазух. Пришлось делать операцию. От полетов на истребителях медицинская комиссия его отстранила. Скрепя сердце Костя демобилизовался и поступил на работу в гражданскую авиацию... До сих пор страдает ревматизмом бывший инженер полка Николай Иванович Кириллов...

Война... Ее пагубную суть стали понимать многие немецкие солдаты. Сначала поодиночке, затем десятками и сотнями они, отбившись от своих частей, бросали оружие и сдавались в плен. На все вопросы отвечали заученной фразой: "Аллее капут", то есть "Все кончено". Да, многие из них уже осознали неминуемый крах немецко-фашистской армии.

В войсках противника росли пораженческие настроения, участились случаи дезертирства. По сообщению Совинформбюро, немецко-фашистское командование разоружало тех солдат и офицеров, которые отказывались идти на фронт, и направляло их в концлагеря.

Однажды мы прослушали радиопередачу, основанную на показаниях пленного обер-ефрейтора 1-й роты 62-го немецкого саперного батальона. "За два с половиной года, - рассказывал он, - наш батальон потерял в России только убитыми 2200 человек. С июля 1941 года по февраль 1944 года мы 24 раза получали пополнение. Обычно его хватает ненадолго, и в подразделениях всегда ощущается нехватка людей. Если раньше рота насчитывала 150 солдат, то сейчас во всем батальоне осталось 40 активных штыков.

Мы возлагали большие надежды на 1943 год. Однако именно этот год оказался самым тяжелым для немецких войск. Многие

солдаты уже не надеются на успех, сопротивляются только потому, что их страшит ответственность за бесчинства и преступления, совершенные в России. За девять месяцев наш батальон по приказу командования сжег не менее 300 населенных пунктов Смоленской и Витебской областей. Мы опустошали деревни и сравнивали их с землей. Солдаты 62-го, а также 32-го саперных батальонов расстреливали и вешали русских граждан. Особенно свирепствовал бывший командир нашего батальона майор Лепном, переведенный недавно на юг. Немецким солдатам уже все опостылело. Многие из них считают, что сопротивление лишь увеличит число жертв, но не спасет Германию от поражения".

...Сразу же после перебазирования наша дивизия начала выполнять боевые задачи. Надо сказать, что метеорологические и навигационные условия в полосе действий 2-го Прибалтийского фронта были значительно сложнее, чем на Брянском фронте. Большое количество дней с низкой облачностью, ограниченной видимостью, туманами и дождями, множество лесов и болот, слаборазвитая сеть железных и грунтовых дорог, незначительное количество характерных объектов для визуальной ориентировки - все это требовало одновременно с выполнением боевых задач усиленной боевой подготовки, в первую очередь летного состава.

В предвидении наступательных операций большое внимание уделялось воздушной разведке, которая велась на глубину 120-160 километров от линии фронта до рубежа Себеж, Опочка, Новоржев, Чихачево и дальше. О ее результатах нас информировали регулярно. Отлично выполняли задания командования летчики-истребители 50-го полка капитаны Ф. Н. Гамалий, И. М. Игнатьев, П. В. Кравцов, П. Г. Говорухин, И. В. Мавренкин, И. И. Васенин, старшие лейтенанты Н. А. Назаров, Г. М. Новокрещенов, Л. Я. Корнаков и другие. Так, например, 13 января капитан Гамалий обнаружил переброску 58-й пехотной дивизии противника от Новосокольников в Пустошку (номер соединения был установлен позже другими видами разведки), что имело большое значение для командования фронта. Несмотря на тяжелые метеорологические условия, экипажи-разведчики успешно справлялись с визуальной и фотографической разведкой (плановой и перспективной, с малых высот).

С началом наступления войск 2-го Прибалтийского фронта основные усилия 315-й истребительной авиационной дивизии были сосредоточены в полосе 22-й армии, которая вела упорные бои на направлениях Насвы и Новосокольников. Вот что говорилось о ее действиях в телеграмме, полученной вечером 14 января от командования 15-й воздушной армии:

"Военный совет армии и член Военного совета фронта отмечают отличную работу летчиков в районе Насвы. Особенно умело действовала шестерка штурмовиков полковника Обухова в сопровождении четверки истребителей полка Соколова. Всем экипажам Военный совет армии и член Военного совета фронта за мужество и отвагу, проявленные при выполнении боевого задания, объявляют благодарность с занесением в личное дело. Науменко, Саковнин".

Из-за низкой облачности и плохой горизонтальной видимости действовать приходилось в основном парами и одиночными самолетами. Летчики корректировали огонь артиллерии, вели воздушную разведку.

Однажды в районе нашего аэродрома появился вражеский самолет ФВ-189, прозванный "рамой". Эта двухфюзеляжная машина имела мощное вооружение: две пушки "эрликон" и крупнокалиберный пулемет. Наш истребитель быстро взлетел и устремился к "фоккеру". Но вдруг он вздрогнул, словно наткнувшись на невидимое препятствие, опустил нос и камнем пошел вниз. Досадная потеря.

- Сволочь! - погрозил фашисту кулаком штурман полка Александр Шевцов.

"Фокке-Вульф-189" справедливо считался хорошим самолетом. Противник использовал его и как разведчика и как корректировщика. На нем можно было свободно вести бой на виражах. Поиски и уничтожение "рам" считались одной из важных задач наших истребителей, особенно теперь, в период весенней распутицы, когда движущиеся к фронту танки, артиллерия и автомашины не имели возможности рассредоточиться. Немало бед причинили они советским войскам, выгрузившимся на железнодорожной станции Насва.

Много раз летчики нашего полка и других авиачастей вылетали на перехват фашистского корректировщика, но все неудачно. Маневренная "рама" не только уходила от их атак, но и нападала сама, причем чаще всего при низкой облачности, затруднявшей маневрирование по вертикали.

Ни командиру дивизии полковнику В. Я. Литвинову, ни командиру нашей части подполковнику С. И. Орляхину не хотелось зря жертвовать людьми. Поэтому они дали нам указание тщательно изучить с летным составом особенности ФВ-189, его сильные и слабые стороны. Для охоты за "рамами" из нашего полка выделили Александра Григорьевича Шевцова и меня.

16 января нас вызвал к себе подполковник Орляхин. Он устало потер высокий лоб и задумчиво сказал:

- От выполнения этой задачи, товарищи, зависит не только

благополучная высадка очередной группы наших войск на станции Насва. Не менее важно сейчас развеять миф о неуязвимости "рамы". Вы должны доказать молодым летчикам, что и ее можно успешно сбивать.

Два дня мы с Шевцовым дежурили в кабинах самолетов, ожидая с переднего края вызова по радио. Но в эфире царило безмолвие. Значит, "рама" не появлялась. На третий день сигнал наконец поступил.

- Вижу ФВ-189, вижу "раму"! - передавал офицер наведения. - Следуйте в район железнодорожной станции Насва.

Запустив моторы, стремительно взлетели и легли на указанный курс. Все время поддерживали связь с радиостанцией, которая находилась в населенном пункте Кривцы, примерно в пяти километрах от линии фронта. Офицеру наведения отсюда была хорошо видна панорама переднего края, а нам вести наблюдение мешала сильная облачность.

- Будем держаться восточнее вашего пункта, - передал я на НП. - Под нижней кромкой облаков.

- Очень хорошо. Ваш способ маскировки понял, - ответил повеселевший офицер наведения. Видимо, он собирался подсказать нам такую же идею.

Через несколько минут в наушниках снова послышался его голос:

- "Рама" идет из района Насвы! Проходит севернее меня курсом на восток! Высота - около трехсот метров.

- Вас понял! "Раму" видим, - ответил я. - Следите за нашим боем, предупредите о появлении вражеских истребителей.

Теперь все наше внимание было приковано к ФВ-189, который, рыская из стороны в сторону, уходил в глубь нашей территории.

- Ну и хитра лиса! - крикнул мне по радио Шевцов. - Ишь как вынюхивает... С атакой повременим, пусть заберется подальше.

Я поддержал намерение Шевцова: дать "раме" возможность как можно дальше забраться на нашу территорию. Тем самым ее экипаж лишится возможности срочно вызвать на помощь своих истребителей. А мы будем располагать большим временем для боя и не позволим врагу улизнуть за линию фронта.

"Все это, конечно, правильно, - подумал я. - Но тут есть и свой минус: за эти минуты вражеский разведчик успеет передать не одно сообщение о наших объектах. Как быть?"

- Пора, начинаем! - сказал Шевцов, словно угадав мои мысли.

Дав газ, он быстро настиг "раму" и атаковал ее сверху. На вражеский самолет обрушился град снарядов. "Фоккер" ответил тем же. В воздухе скрестились огненные трассы. Первой атакой

мой напарник не достиг цели.

"Рама" попыталась уйти в облака, но Шевцов пушечно-пулеметным огнем отрезал ей путь. Тогда она резко развернулась влево на 180 градусов и взяла курс к линии фронта. Этот маневр мы предвидели еще при подготовке к полету. Когда Шевцов пошел в атаку, я, как было заранее условлено, держался чуть позади его. А теперь наступила моя очередь действовать. Я устремился противнику в лоб, штурман стал заходить ему сзади. Надо было ошеломить вражеский экипаж, подавить морально, распалить его внимание.

Фашистский разведчик - в перекрестии моего прицела. С дальности три тысячи метров он открывает огонь из всех пушек. Я выжидаю, когда расстояние между нами сократится до шестисот метров, и даю длинную очередь. Мотор "фокке-вульфа" моментально окутался дымом.

В тот же миг я услышал, как в фюзеляже моей машины разорвался снаряд. Но курса не изменил, продолжая идти "раме" в лоб. Нервы фашистского летчика не выдержали, и он круто развернул самолет влево. Этого момента как раз и ждал Шевцов: очередью из пушек он в щепки разнес второй мотор "рамы". Клюнув носом, она свалилась на крыло и врезалась в землю.

Обе радиостанции - "Рейн-4" и "Пчела-2" - по очереди передали нам поздравления от командиров наземных частей, а также лично от командующего 2-м Прибалтийским фронтом Маршала Советского Союза А. И. Еременко.

Мы с Шевцовым сделали два круга над горящими обломками и взяли курс домой. Только теперь я почувствовал, что в кабине сильно пахнет гидросмесью.

- Посмотри, Александр, что с фюзеляжем моей машины, - попросил я Шевцова.

Он приблизился ко мне и вскоре ответил, что видит в самолете две большие пробоины. И тут же ободряюще добавил:

- Ничего страшного, вентиляция стала лучше.

От его шутки легче не стало. "Неужели, - подумал я, - перебита трубка гидросистемы? Тогда шасси не удастся выпустить и придется садиться на фюзеляж".

Когда подошли к аэродрому, я услышал встревоженный голос штурмана:

- Попробуй выпустить шасси. Я буду следить.

Я поставил кран шасси на "выпуск", красные лампочки погасли, но зеленые не загорелись.

- Есть! - радостно крикнул Шевцов. - Ноги вышли полностью. Теперь обрати внимание на механические указатели.

Я посмотрел на левую, затем на правую плоскости:

механические указатели были в положении "шасси выпущены ", значит, все в порядке, нормальная посадка обеспечена.

Однако иногда не мешает предвидеть худшее, поэтому я передал Шевцову, чтобы он садился первым. Ведь не исключено, что во время приземления шасси может сложиться и мой самолет перегородит посадочную полосу. Тогда напарнику придется при минимальном запасе горючего следовать на запасной аэродром.

Но, к счастью, все обошлось благополучно. Совершив посадку, я зарулил самолет на стоянку. Хорошо сел и Шевцов. Техник И. П. Бородюк, осмотрев машину, подтвердил мои догадки: гидросистема оказалась поврежденной.

Однако все опасности остались позади, и мы с Шевцовым испытывали приятное чувство удовлетворения результатами полета. В приподнятом настроении поспешили к командиру полка. С. И. Орляхин крепко обнял каждого из нас и радостно воскликнул:

- Молодцы! Лед тронулся, теперь крышка "рамам". - И, рассмеявшись, добавил: - А ведь мы вовремя с ней расправились, вот ознакомьтесь.

Мы стали читать информацию, полученную по радио с пункта наведения. Оказывается, как только наши самолеты ушли, в районе боя появились два вражеских истребителя. Сделав три круга над догорающей "рамой", они повернули обратно.

- Ха! Опоздали помощнички! - засмеялся Шевцов.

- Читайте дальше, - сказал Орляхин.

- "Теперь в районе сбитой "рамы" периодически появляются пары фашистских истребителей", - закончил я чтение информации.

- Ну, как думаете, зачем они туда летают? - хитро прищурив глаз, спросил командир полка. - Не на поминки же?

- Я полагаю, товарищ подполковник, - ответил Шевцов, - что немцы хотят выпустить в этот район вторую "раму", чтобы она выполнила задачу первой.

- Правильно! - подтвердил подполковник. - Крайне необходима осторожность. Не исключена возможность, что фашисты исправят свою ошибку и пошлют разведчика в сопровождении истребителей.

Он приказал Шевцову заправить машину, а мне пересесть на исправную. Обоим быть готовым к вылету.

О сложности нового задания предупредил нас и начальник штаба майор Александр Васильевич Жаворонков.

Через пятнадцать минут мы с Шевцовым уже сидели в кабинах самолетов. Когда чего-нибудь напряженно ожидаешь, минуты кажутся часами. Что только не передумаешь за это время!

Особенно радостно было вспомнить последние радиосводки, в которых сообщалось, что части 1-го Прибалтийского фронта завершили тяжелые бои севернее Гродно. В ходе наступления они освободили Городок, перерезали железную дорогу Полоцк - Витебск и заняли охватывающее положение по отношению к витебской группировке противника.

В тот же день мы услышали и совсем мирное сообщение - о пуске третьей очереди Московского метрополитена. Как хотелось проехать в метро и посмотреть новые станции!

Зеленая ракета - сигнал на взлет - прервала размышления. И вот мы уже в воздухе. Как и во время прошлого вылета, в наушниках послышался взволнованный голос офицера наведения.

- Внимание! Несколько минут назад над Насвой прошли два истребителя противника. Ждем в гости "раму". Будьте внимательны... прошли два истребителя... Как поняли?

Хотелось ответить: "Спасибо, дорогой, за информацию, хочется посмотреть на тебя, пожать руку", но ответил коротко:

- Вас поняли.

Только сделали два круга над радиостанцией наведения, как она сообщила:

- "Рама" идет южнее меня, курсом 360 градусов. Высота 300-400 метров, истребителей прикрытия нет.

У нас с Шевцовым было столько ненависти к врагу, что мы ввязались бы в бой с целой стаей истребителей. Однако "рама" прилетела одна. Она шла прямо на нас. Захотелось ринуться в атаку, но на этот раз ведущим был Шевцов, ему предстояло ударить противника в лоб, а мне с задней полусферы. Рванувшись резко вперед, я отвернул чуть влево, затем на 180 градусов вправо и зашел "раме" в хвост. Мы почти одновременно открыли огонь из пушек, но атака оказалась не очень удачной. "Рама" лишь прекратила стрельбу; видимо, стрелок был убит.

Шевцов проскочил стрелой мимо "фокке-вульфа" и начал разворачиваться на 180 градусов вправо. Гитлеровский летчик, вероятно осознав свое положение, попытался уйти за линию фронта левым разворотом. Но огнем пушек я преградил ему путь и вынудил повернуть на восток.

Снова следует атака. Однако "раме" все же удалось уйти из-под удара. Она стала быстро уходить на свою территорию. "Если на помощь ей сейчас придут истребители, - мелькнула у меня мысль, - то она уйдет безнаказанно". На полной скорости я понесся вдогонку. Оккупированная врагом территория была уже совсем близко. Теперь вряд ли удастся повернуть "раму" обратно, надо действовать как-то иначе. Расстояние между мной и противником стремительно сокращалось. Когда до "фоккера"

осталось не более пятидесяти метров, я нажал на гашетку. ФВ-189 вздрогнул, накренился на правую плоскость и полетел вниз. Подоспевший Шевцов тоже послал ему вслед очередь.

- Это тебе, гадюка, за наших погибших друзей! - услышал я злое восклицание штурмана.

Через минуту вражеский корректировщик врезался в железнодорожную насыпь в трех километрах севернее станции Насва.

Мы зарулили с Шевцовым на стоянку и ахнули: под звуки духового оркестра нас встречал весь личный состав части. Четко печатая шаг, знаменосец торжественно вынес Знамя полка. В наступившей тишине далеко был слышен голос Орляхина. Поздравив с успешным выполнением боевого задания, он сообщил, что вышестоящее командование уже запросило на нас наградной материал. Вскоре нам с Александром Григорьевичем Шевцовым вручили орден Александра Невского.

Мы подробно рассказали летчикам о тактических приемах борьбы против "рамы" на виражах на высоте 300-400 метров. И когда-нибудь об этих крутых виражах придется поведать новому поколению советских авиаторов.

Миф о том, что наши истребители не могут вести успешную борьбу с самолетами ФВ-189 при низкой облачности и плохой горизонтальной видимости, был развеян. В связи с этим дивизию посетил заместитель Главнокомандующего Военно-Воздушными Силами генерал-полковник авиации Г. А. Ворожейкин. Побывали у нас также командующий 15-й воздушной армией генерал-лейтенант авиации Н. Ф. Науменко, член Военного совета генерал-майор авиации М. Н. Сухачев и начальник штаба армии генерал-майор авиации А. А. Саковнин.

* * *

В ходе наступления наших войск в феврале и марте 1944 года основные усилия 315-й истребительной авиационной дивизии были сосредоточены на направлении Пустошка, Идрица. Боевые задания по-прежнему выполнялись преимущественно в сложных метеоусловиях, при высоте облачности 300-400 метров. Таким образом, полеты производились под огневым воздействием не только зенитной артиллерии противника, но и всех видов его стрелкового оружия. Особенно тяжело было осуществлять разведку и фотосъемку вражеских оборонительных рубежей. Такое фотографирование производилось с высоты 150-200 метров, причем всякое маневрирование исключалось. С подобных заданий самолеты возвращались, имея десятки пробоин.

Местность в районе боевых действий была сильно заболоченной, со множеством небольших озер. Здесь можно было

передвигаться только по шоссейным и железным дорогам. Маневрирование войск исключалось. Приходилось выбивать врага из укреплений лобовыми атаками. Но и в этих трудных условиях соединения Ленинградского и 2-го Прибалтийского фронтов успешно продвигались вперед.

Фашистская группа армий "Север", в том числе 18-я армия, под ударами наших войск отошла за реку Нарва и стремилась закрепиться на рубеже Нарва, Псков, Остров. 16-я армия противника была отброшена за железную дорогу Дно Новосокольники за линию Остров - Новоржев - Идрица.

На левом берегу излучины реки Великая, в районе Новогородка, нашими войсками был захвачен плацдарм. Многократные попытки противника ликвидировать его закончились безуспешно. 29 февраля в результате ожесточенного боя наши части разгромили 218-ю немецкую пехотную дивизию и ворвались в Новоржев.

Во второй половине марта погода несколько улучшилась, и сразу возросло количество воздушных боев. Большую помощь оказывала нам приданная штабу соединения радиолокационная станция "Редут". Под руководством начальника связи дивизии майора А. И. Ильина и его помощника капитана В. П. Михеева она была быстро освоена и успешно использовалась для перехвата вражеских самолетов.

В марте летчики дивизии провели 18 воздушных боев, в которых сбили 16 истребителей и 16 бомбардировщиков противника. Капитан Н. А. Полушкин из 832-го полка на самолете Як-9 встретился в воздухе с двумя вражескими истребителями и выиграл бой, сбив одного ФВ-190. Четверо летчиков из 832-го полка во главе со старшим лейтенантом Н. В. Симановым в воздушном бою против шести ФВ-190 сбили четыре машины, не потеряв ни одной своей.

26 марта восемь самолетов Як-9 из того же полка прикрывали свои наземные войска, патрулируя над полем боя. С запада подошла группа самолетов противника - восемнадцать Ю-88 под прикрытием четырех ФВ-190. Стремительными атаками восьмерка старшего лейтенанта В. А. Зайцева сбила пять бомбардировщиков и три истребителя.

До войны Зайцев более двух лет работал летчиком-испытателем на одном из авиационных заводов. С началом боевых действий он рвался на фронт, но добился своей цели лишь в конце 1943 года. По прибытии в полк попросил назначить его на должность рядового летчика и быстро отличился в боях. Затем начал водить в бой группы - вначале как командир звена, затем как командир эскадрильи.

28 марта пятерка истребителей, ведомая капитаном Н. А. Полушкиным, встретилась в небе с двадцатью Ю-87 и пять из них сбила. Попытка вражеских бомбардировщиков нанести удары по нашим войскам была сорвана.

31 марта произошел воздушный бой четверки "яков" из 431-го полка с тридцатью "юнкерсами" и четырьмя "фокке-вульфами". Наши летчики сбили три бомбардировщика и четыре истребителя противника. В тот же день летчики 832-го полка уничтожили два бомбардировщика Ю-88 и два истребителя ФВ-190.

Поражения в воздушных боях противник попытался компенсировать ударами по нашим аэродромам. Однажды 12 бомбардировщиков Ю-87, сопровождаемые шестью истребителями Ме-109, атаковали с малой высоты самолетные стоянки в Маево, расположенные западнее города Новосокольники, в шести километрах от линии фронта. Мы только что перебазировались на эту точку и не успели заправить машины горючим. Однако несколько наших истребителей все-таки взлетели и вступили с фашистами в бой. Открыла огонь прикрывавшая аэродром зенитная артиллерия. С ходу сбросив бомбы, противник немедленно повернул назад. Потери, которые мы понесли, были незначительны и никакого влияния на ход боевой работы не оказали.

Через два дня мы нанесли ответный удар по аэродрому врага в Идрице, где скопилось немало авиации. Сначала сделала налет бомбардировочная авиация, а вслед за ней - штурмовая. Как потревоженные муравьи, заметались на аэродроме фашисты, вспыхивали факелами их бомбардировщики и истребители.

Вскоре по нашему аэродрому открыла огонь дальнобойная артиллерия противника. Нам снова пришлось перелететь в Гришино.

* * *

Тяжелой была весна 1944 года. Дороги превратились в месиво, на них то и дело образовывались пробки. Даже танкисты старались не сворачивать на бездорожье.

Грунт на аэродромах настолько раскис, что сдвинуть самолет с места можно было только при полных оборотах двигателя, да и то с помощью технического состава. Но как ни хозяйничала весенняя распутица, погожая пора все же наступила. Взлетно-посадочная полоса постепенно подсохла. Из мокрых и душных землянок личный состав переселился в палатки и шалаши. Приводились в порядок дороги. Фронтовая жизнь налаживалась.

В ходе предыдущего наступления войска 1-й ударной армии 2-го Прибалтийского фронта захватили плацдарм на западном берегу реки Великая, в районе Новоржев, Пушкинские Горы.

Попытки противника ликвидировать плацдарм успеха не имели. В начале мая вражеская авиация приступила к систематическим бомбардировкам войск, удерживающих плацдарм. Наша 315-я истребительная авиадивизия, получив задачу прикрыть 1-ю ударную армию от налетов с воздуха, немедленно приступила к выполнению этой задачи. Используя сообщения радиолокационных станций, дежурные звенья всегда своевременно вылетали на перехват авиации противника. Только 16 мая они провели шесть воздушных боев, сбив четыре Ю-87 и пять ФВ-190.

К этому времени значительно возрос боевой опыт не только летного состава, но и штабов. Команда на боевой вылет не задерживалась в промежуточных инстанциях, передавалась немедленно и непосредственно командиру дежурной группы истребителей, находившихся в готовности номер один.

Потерпев поражение в воздушных боях на подступах к плацдарму, авиация противника с 17 мая начала бомбить его с предельно малых высот. Однако наше командование парировало и эту тактическую хитрость противника. Радиолокатор был перемещен на новое место, в результате чего даже низколетящие самолеты противника стали обнаруживаться задолго до подхода к плацдарму. В мае полки нашей дивизии провели семнадцать групповых и один одиночный воздушный бой, в которых сбили девять ФВ-190, один Ме-109 и десять Ю-87. На аэродромах противника было уничтожено и повреждено 13 самолетов.

Линия фронта не изменялась до 11 июля. Дивизия продолжала выполнять ранее поставленные задачи: прикрывала от ударов вражеской авиации войска, расположенные на плацдарме, сопровождала штурмовиков, вела воздушную разведку. Разведданные, как правило, передавались с борта самолета непосредственно в общевойсковые штабы.

С начала года дивизия совершила к тому времени 3230 боевых вылетов, провела 52 воздушных боя, в которых сбила 59 самолетов противника. Штурмовыми действиями по наземным целям было уничтожено 89 автомашин, 26 повозок с различными грузами, два паровоза, около двух рот пехоты.

Во время боевых действий от авиаторов поступило много заявлений о приеме в партию и комсомол. Поддержанию высокого морально-боевого духа воинов в значительной мере способствовала конкретная и целеустремленная партийно-политическая работа. Вот далеко не полный перечень тех вопросов, которые обсуждались на партийных и комсомольских собраниях, затрагивались в беседах пропагандистов, командиров и политработников: личный пример коммунистов и комсомольцев

в бою; высокая идейность, беззаветная храбрость и отвага - важнейшие качества, необходимые для достижения победы над врагом; совершенствование боевого мастерства - обязанность каждого воина; коммунисты и комсомольцы - главная опора командира.

Вскоре наш авиаполк перебазировался на аэродром Палкино - ближе к линии фронта. Пользуясь временной паузой, личный состав отдыхал.

Устроившись в тени возле палатки, я стал перечитывать последние письма от родных и друзей. Что-то давно не было никаких вестей от Николая Харитоненкова. До этого он писал аккуратно и не только мне, но и Стефану Ивлеву, с которым мы жили в одной палатке. Николай воевал где-то на белорусской земле. Жив ли он?

- На, читай, - перебил мои мысли подошедший Ивлев и вручил письмо.

- От Николая?! - обрадовался я.

Но Ивлев нахмурил брови и опустил глаза. Я посмотрел на конверт: адрес был знакомый, а почерк не его. Командир полка, в котором воевал Харитоненков, с горечью сообщал, что прошло уже более месяца, как наш друг и товарищ не вернулся с боевого задания. О его судьбе ничего не известно.

- Что?! - Сердце до боли сжалось в груди. - Коля погиб!..

Мы бок о бок с ним трудились на Метрострое, одновременно занимались в аэроклубе. Вместе учились в военной школе, а затем работали инструкторами-летчиками 6 Батайске. Весело проводили свободное время в кругу товарищей и озорных ростовских девчат.

Плотный, подвижный, с чуть приплюснутым носом и горящими как угольки глазами, Николай внешне ничем не отличался от своих друзей. Но он, как говорится, был внутренне красив - скромен, душевен, прост. Замечательный человек, надежный товарищ. Просто не верилось, что его уже нет в живых.

- Надо отомстить фашистам за друга, - глухо сказал Ивлев.

- Надо, - решительно повторил я. - Сейчас же...

В горячке мы решились на невероятное: немедленно подняться в воздух, найти противника и вступить с ним в бой. Если бы мы о своем намерении кому-либо доложили, нам бы никто, конечно, вылет не разрешил. Мстить врагу нужно не сгоряча, а в повседневных боях. Зачем же подвергать риску жизнь двух командиров эскадрилий?

Какую ответственность взяли мы тогда на свои плечи! Если бы один из нас не вернулся на свой аэродром, другому пришлось бы держать ответ вдвойне: за себя и за товарища...

Сейчас я считаю наш поступок необдуманным, даже бесшабашным, но тогда мы твердо были уверены, что иначе поступить не можем. Жажда мести звала нас в бой, мы забыли об ответственности, об опасности...

Был воскресный день. Щедро светило летнее солнце. Дул легкий прохладный ветерок. Но душа пылала огнем. Я приказал своему технику снять маскировку и расчехлить самолет. Бородюк удивленно пожал плечами, но молча выполнил приказание. Запустив мотор, я взлетел. Вслед за мной с другого конца аэродрома взмыл в воздух Ивлев. На аэродроме все недоумевали, спрашивали друг у друга, кто отправился на задание. На запросы по радио мы не ответили, опасаясь, что нам прикажут возвратиться.

Как и договорились на земле, сразу взяли курс к вражескому аэродрому, расположенному восточнее города Опочка. Решили вызвать двух истребителей на поединок, сразиться на равных. Но дело обернулось иначе.

Набрав высоту три тысячи метров, мы увидели аэродром противника. Особенно хорошо просматривалась взлетная полоса, на которой не было ни одного самолета. Они, видимо, были замаскированы на опушке подступающего к ней леса.

Создавалось впечатление, что гитлеровцы перебазировались на другое место. Но когда до аэродрома осталось не более десяти километров, мы вдруг заметили у края леса темные полосы пыли. Значит, фашисты заметили нас и готовят поднять в воздух свои истребители.

- Стефан, ты хорошо видишь дымки? - спросил я Ивлева.

- Хорошо.

- Тогда следуй за мной, - приказал я.

Пикируя, мы разогнали предельную скорость, чтобы упредить взлет противника. Однако фашисты еще на что-то надеялись. Пара их истребителей вырулила на полосу и с ходу пошла на взлет. Но было поздно: наши машины неслись прямо на них.

Я взял в перекрестие ведущего, а Ивлев - ведомого. И в тот момент, когда истребитель противника должен был оторваться от земли, я нажал на гашетку. Длинная очередь из пушек прошила цель. Самолет подпрыгнул, клюнул носом и, объятый пламенем, врезался в лес, разбрызгивая струи огня.

Самолет, атакованный Ивлевым, тоже вспыхнул и уткнулся в кусты лесной опушки. Вторая пара, видя печальную участь первой, не посмела покинуть стоянку. Сильный огонь открыли вражеские зенитки. Повторять атаку стало слишком рискованно. Ведь вся наша затея заключалась в том, чтобы отомстить за Николая, а самим целыми и невредимыми возвратиться домой.

Поэтому мы решили пройти над городом Опочка и огнем из пушек "поздравить" фашистов с воскресным днем.

А день действительно выдался чудесный. На небе ни облачка. Воздух чист и прозрачен. Яркие лучи солнца нежно ласкали купола церквей, разноцветные крыши домов, шоссейные дороги. Весь город утопал в зелени садов. Он чем-то напоминал курортное местечко...

Снизившись, мы прошли над городом, а потом резким полупереворотом атаковали скопление автомашин и живой силы на одной из улиц. Трудно судить, сколько мы уничтожили фашистов. В безумной панике заметались гитлеровские солдаты и офицеры, не ожидавшие такого дерзкого налета. Мы били их до тех пор, пока у нас остался лишь неприкосновенный запас снарядов на случай неожиданной встречи с вражескими истребителями.

Как только мы зарулили на стоянку, нас сразу же вызвали на командный пункт. Начались объяснения... Довод, что единственной мотивировкой нашего поступка послужило известие о гибели друга, начальство сочло неубедительным.

Нас наказали за самовольный вылет: мне, как ведущему, дали десять суток домашнего ареста, а Ивлеву, как ведомому, - восемь. Два сбитых самолета противника включили в общий боевой счет полка. Так закончилась эта невеселая, но в общем-то поучительная история.

Не успела еще у нас с Ивлевым зажить душевная рана от гибели друга, как появилась новая: от нас уезжал майор Шевцов. На должность штурмана полка назначили капитана Геннадия Трубенко. Нам было очень жаль расставаться с Александром Григорьевичем - не только смелым, находчивым и опытным летчиком, показывавшим летному составу образцы мужества и отваги, но и большой души человеком, настоящим боевым товарищем.

- Что вы так переживаете, друзья? - успокаивал нас Шевцов. - Меня назначили командиром полка. Так что в одном небе будем воевать с врагом.

- Ни пуха ни пера тебе, дорогой Александр Григорьевич! - попрощались мы с бывшим штурманом полка.

Глава двенадцатая.

В Прибалтике

Плацдарм, занятый нашими войсками на берегу реки Великая, был своего рода ключом к воротам Прибалтики. А оттуда открывалась прямая дорога в логово фашистского зверя. Гитлеровцы это прекрасно понимали и дрались из последних сил.

Еще зимой 1944 года в результате успешных операций под

Ленинградом и Новгородом советские войска приблизились к прибалтийским республикам. Однако дальнейшее наступление на таллинском и рижском направлениях ни в марте, ни в апреле не увенчалось успехом. Войска Ленинградского фронта остановились на реке Нарва, вступив здесь на территорию Эстонской ССР, 3-го Прибалтийского восточнее Пушкинских Гор и Идрицы, 1-го Прибалтийского - на восточных подступах к Пскову и Острову, 2-го Прибалтийского - южнее озера Нещердо, на подступах к Полоцку и Витебску.

Пользуясь временным затишьем, летчики нашего полка проводили тренировки, изучали боевой опыт. Особенно много внимания уделялось подготовке нового пополнения.

Эскадрилья имени Олега Кошевого заметно обновилась. На место погибших и откомандированных летчиков прибыли инструкторы авиационных школ для прохождения стажировки. Дрались они храбро, грамотно, обладали высокой техникой пилотирования. Некоторые из стажеров были удостоены правительственных наград, а Георгий Тимофеевич Яценко, ныне генерал-майор авиации, за месяц пребывания в эскадрилье получил два боевых ордена Красного Знамени и Красной Звезды. Вполне понятно, что, когда они вернулись к инструкторской работе, курсантам авиационных школ было чему у них поучиться.

Затем в эскадрилью пришли молодые летчики Г. Д. Чечулин, Л. И. Ткачев, В. Демидов, М. Новоселов и В. Бесчастный. Некоторые уже имели по нескольку боевых вылетов, даже успели открыть счет сбитым самолетам противника, но большинству только предстояло встретиться с врагом. Им-то и уделялось главное внимание.

* * *

Собираясь нанести решающий удар по нашему плацдарму на реке Великая, противник вел активную разведку нашей обороны. Раньше он старался решить эту задачу с помощью самолетов, в частности хваленых ФВ-189. Но после того как мы еще в январе проучили фашистов у станции Насва, главную ставку на "раму" они перестали делать, изыскивали и находили другие средства.

Однажды утром километрах в шести от линии фронта вдруг всплыл аэростат. С него наверняка наши оборонительные рубежи и подходы к ним были видны как на ладони. Враг вел не только визуальную разведку, но и корректировал огонь.

- "Колбасой", что ли, вздумали нас дразнить? - возмущался командир дивизии Литвинов. - А ну прикажи своим хлопцам, - обратился он к командиру полка Халутину, - пусть разделают ее как следует...

На выполнение задания вылетели два истребителя нашего полка. Десятки людей провожали их взглядами.

- Хочу, братцы, запечатлеть момент, как из этой фашистской "колбаски" с треском вылетит начинка, - сказал нарочито торжественно, чуть ли не продекламировал подошедший к нам офицер.

Я обернулся: на меня смотрели знакомые, смеющиеся глаза.

- Костя! - воскликнул я. - Вернулся? Ребята! Это же Костя Соболев!

Тяжело расстаться с другом, и нет ничего радостнее, чем снова встретиться с ним. Косте крепко жали руку, обнимали его, качали.

- Хватит, братцы, - взмолился он, - спасибо за встречу. Как вы здесь?

- Нет уж, ты рассказывай, - перебил его я. - Как прошла операция, как самочувствие?

- Да все нормально, ей-бо, - с веселой улыбкой отвечал Соболев. Подлатали, подштопали... Словом, снова с вами...

- Молодец! Никогда не унывает, - похвалил его Ивлев.

Разговор оборвала трескотня зениток. Взоры всех устремились туда, где над землей, на высоте примерно триста метров, висела опостылевшая "колбаса". Небо вокруг нее было густо усеяно черными шапками разрывов. Вражеские зенитчики встретили наших истребителей буквально шквалом огня. Несколько попыток атаковать аэростат так и не увенчались успехом. Самолеты, изрядно посеченные осколками, возвратились на аэродром.

- Вот тебе и хлеба горбушка над лесной опушкой, - невесело присвистнул Соболев.

Полеты других истребителей тоже не дали положительного результата. А вражеские наблюдатели между тем продолжали разведку и корректировку. Уничтожение аэростата стало для полка одной из важнейших задач. Об этом настойчиво просило и командование наземных войск.

- Товарищ командир, разрешите нам разочек слетать, - обратились ко мне Алексей Нестеренко и Юрий Иванов.

Оба были сильными, опытными летчиками, успешно провели уже не один воздушный бой. Но тогда они встречались с самолетами противника, а здесь предстояла искусная игра с зенитным огнем.

- Зря рисковать не позволю, - ответил я.

- Да совсем не зря, - стали доказывать они. - Мы хорошенько обдумали все, план разработали. - И один из них показал листок бумаги.

- Что ж, давайте разберемся...

- Вот, глядите, - указал Юрий на схему, где были нанесены аэростат и охраняющие его зенитные батареи. - Причина неудач наших ребят в том, что они не достигали внезапности атак и всякий раз попадали под губительный огонь. А почему? Летчики старались поразить цель сверху, уже находясь над нею. Противник издали замечал их подход и успевал изготовиться к отражению ударов с воздуха...

- Мысль верная, - согласился я. - Что же предлагаете вы?

- Главное, - вступил в разговор Алексей, - добиться внезапности нападения. Взлетать нужно сразу после подъема "колбасы". Значит, истребители должны быть заранее готовы к этому моменту.

"Вот так соколы, вот так фронтовые академики!" - мысленно восхищался я отважными летчиками, начиная понимать, что им удалось найти правильное решение этой трудной задачи. Ведь здесь нужны и хитрость, и тактическое мастерство.

Нестеренко и Иванов предлагали проскочить чуть в стороне от аэростата, чтобы дезориентировать противника, и непременно на бреющем полете. Затем, углубившись на вражескую территорию, резко развернуться на 180 градусов и атаковать "колбасу" с кабрирования, то есть на переходе в набор высоты. Внезапный налет с тыла лишит вражескую артиллерию возможности вести прицельный огонь. Наши же летчики, если их подобьют, смогут дотянуть поврежденные машины до своей территории.

- Хорошо! Согласен, - одобрил я план летчиков и поспешил на командный пункт.

Взвесив все "за" и "против", командование разрешило смельчакам осуществить дерзкий замысел.

Алексей и Юрий тщательно изучили по крупномасштабной карте местность заданного района, до мелочей продумали и согласовали свои действия на каждом этапе полета. От них требовалась быстрота реакции, ювелирная техника пилотирования. Исход дела решали секунды...

Ожидая сигнала на вылет, Нестеренко и Иванов негромко переговаривались. В это время я получил очередную сводку Совинформбюро. Она принесла огромную радость: войска Ленинградского фронта прорвали линию Маннергейма и штурмом овладели городом и крепостью Выборг.

- Вот видите, товарищ командир! - воскликнул Нестеренко, когда я сообщил эту новость. - Нет таких крепостей, которые русские не сокрушили бы. Мы с Юрой обязательно должны разделаться с "колбасой"...

Самые хорошие взаимоотношения между начальником и подчиненным складываются тогда, когда они научатся с полуслова понимать друг друга, когда младший не слепо, а творчески выполняет приказания старшего. При этих условиях, как правило, успешно выполняются любые боевые задачи.

...Тишину нарушил гул моторов. Самолеты Нестеренко и Иванова стремительно взлетели и над самой землей понеслись к цели.

День выдался ясный. Хотя солнце уже клонилось к западу, оно нестерпимо слепило глаза летчикам. А тут надо было глядеть в оба: самолеты шли в глубь вражеской территории, на высоте каких-то двадцати - тридцати метров. В случае их обнаружения противником они могли быть атакованы истребителями сверху. Вот почему ведомый Юрий Иванов зорко следил за небом, а ведущий Алексей Нестеренко - за наземными ориентирами.

- Аэростат поднят на высоту пятьсот метров, - сообщила радиостанция наблюдения.

- Вас понял, вижу, - ответил по радио Нестеренко, - прохожу южнее его, в западном направлении.

Летчики разогнали скорость до предельной. Деревни, озера, шоссейные дороги и другие наземные ориентиры мелькали под плоскостью с такой быстротой, что Алексей просто не смог бы их опознать, если бы заранее не изучил по карте.

На миг внизу блеснула река Великая, отделявшая наши войска от противника. На смельчаков обрушился град зенитных снарядов. Но рвались они далеко позади и значительно выше самолетов.

Через правое плечо Нестеренко посмотрел назад: "колбаса" осталась справа и позади. Еще немного - и можно будет выходить на цель. Как бы проверяя самого себя, Алексей вдруг спросил Иванова:

- Как думаешь, Юра, не пора?

- Хоть я совсем и ослеп от солнца, - ответил он, - но, думаю, километров пять еще надо протянуть...

- Правильно думаешь, - согласился со своим ведомым командир.

Когда аэростат стал уже еле заметным, Нестеренко подал команду:

- Разворот вправо на сто восемьдесят!

Со скоростью 460-480 километров истребители молниеносно

развернулись и взяли курс на цель. Они настолько прижались к земле, что ехавшие по дороге фашисты в панике соскакивали с автомашин и разбегались в стороны.

Нестеренко на миг поднял глаза: впереди, словно детский шарик, покачивался аэростат. Еще минута-другая - и перед глазами всплыла деревушка с десятком разбросанных домов. Это был рубеж перехода в набор высоты под углом тридцать - сорок градусов.

- Приготовиться! - крикнул по радио Нестеренко.

- Есть, приготовиться! - принял команду Иванов.

Над самой деревней истребители так резко взмыли ввысь, что противник не успел даже выстрелить, а наши соколы открыли огонь из пушек с дистанции шестисот - восьмисот метров. "Колбаса" вспыхнула и через несколько мгновений превратилась в серое облако дыма. Когда остатки ее оболочки вместе с тросом плюхнулись на землю, фашисты опомнились и открыли шквальный огонь. Но было уже слишком поздно - истребители неудержимо неслись к своему аэродрому. Как только радиостанция наблюдения передала по радио благодарность наземного командования за отличное выполнение боевого задания, напряжение у Нестеренко вдруг спало, он сразу почувствовал запах спирта, смешанного с глицерином.

- На самолете перебита гидросистема. Заело шасси. Буду садиться на фюзеляж, - передал он на землю.

Подлетев к аэродрому, Алексей снова попытался выпустить шасси, но безуспешно.

- Сажусь на фюзеляж, - твердо решил Нестеренко.

- Не спеши, Леша, - порекомендовал я, взяв в руки микрофон стартовой радиостанции. - Попробуй еще...

В голове лихорадочно метались мысли: как поступить, чем помочь своему подчиненному и боевому товарищу?, Ведь посадка на живот не всегда безопасна. И вспомнилось вдруг, что аналогичный случай был у меня, когда мы с Шевцовым таранили "раму". Тогда Александр подсказал мне, как выпустить шасси, если перебита гидросистема.

- Алексей, - обратился я по радио к Нестеренко, - попробуй выпустить шасси за счет перегрузки при выходе из пикирования.

Самолет трижды набирал высоту, чтобы проделать эту эволюцию, но шасси не выходило. Тогда я посоветовал Нестеренко выполнить несколько бочек. И это не помогло. Аварийный метод тоже не увенчался успехом, поскольку была повреждена и воздушная система. Все способы выйти из создавшегося положения были испробованы. Горючее у летчиков подходило к концу. Осталось одно разрешить Нестеренко посадку

на фюзеляж.

Я посмотрел в небо. Прикрывая своего командира на случай внезапной вражеской атаки, кружил над ним Иванов. "Знаю, - с гордостью подумал я, этот не бросит в беде боевого товарища, а тем более командира..." Я приказал Юрию идти на посадку.

- А Нестеренко? - вырвалось у Иванова.

- Приказываю вам садиться первому, - повторил я и тут же разрешил Алексею произвести посадку на фюзеляж левее посадочного "Т".

- Вас понял! - почти одновременно ответили оба летчика. Вскоре Иванов, приземлившись, зарулил самолет на стоянку. Наши взоры теперь устремились на самолет Нестеренко, который пошел на второй круг.

Тем, кто не догадывался, что делал в это время Алексей, казалось, будто он дразнит собравшихся.

- Что же он кружит, как ястреб, а не садится? - не сдержал волнения один из молодых летчиков.

- А может, он и в самом деле куропатку высматривает, - с усмешкой отозвался Василий Григорьев.

Алексей неторопливо, как и подобает настоящему мастеру пилотажа, затянул поясные и плечевые ремни, снял очки, выключил зажигание и, перекрыв пожарный кран топливной системы, плавно пошел на посадку. Мы все затаили дыхание, секунды казались часами. Наконец послышался глуховатый удар самолета о землю, и в небо взметнулись густые клубы пыли...

- Скорее туда! - крикнул я водителю стоявшей рядом санитарной машины и вскочил на подножку. К самолету бежали десятки людей.

Когда "скорая" подъехала к истребителю, лежавшему на фюзеляже, пыль уже улеглась. Из кабины вылез улыбающийся Нестеренко. Сделав несколько шагов мне навстречу, он вскинул руку для доклада:

- Товарищ командир эскадрильи...

- Отставить, Леша! Все ясно, - перебил я его.

В эту минуту я не нашел подходящих слов, чтобы выразить свои чувства, и просто обнял Алексея. Подбежавшие летчики подхватили обоих героев на руки и стали качать.

- Сняли все-таки горбушку с неба! Ну и мастера! - воскликнул Костя Соболев, крепко пожимая товарищам руки. - Да им прикажи луну снять, ей-бо, снимут... - Он посмотрел на Григорьева, как бы ища у него подтверждения.

Тот согласно кивнул.

В тот же день мы провели в эскадрилье разбор боевого вылета Нестеренко и Иванова. Их смелые и четкие действия вызвали у

всех восхищение. Поздравив Алексея и Юрия с успешным выполнением боевого задания, командир полка сказал:

- Если все мы будем летать, как они, врагу не найдется места в нашем небе.

Мастеров в эскадрилье становилось все больше. Уверенно набиралась сил и опыта молодежь. Особенно радовал меня ведомый Владимир Демидов, которому исполнилось в то время двадцать три года. Много раз летал я с ним на тренировки и все больше убеждался, что из него выйдет отличный воздушный боец. Володя оправдал мои ожидания во время первого же боевого вылета.

Мы сидели в кабинах самолетов, ожидая сигнала. Телефон находился возле моей машины, трубка - у меня в кабине. Я напрямую был связан с командным пунктом, вблизи которого располагался радиолокатор. В трубке чуть слышно звучала передаваемая по радио мелодия старинного вальса. Она настраивала на лирический лад. Вспомнился вдруг дом, выпускной вечер в школе...

От резкого телефонного звонка я даже вздрогнул.

- Цель обнаружена радиолокатором в семидесяти километрах от плацдарма, - сообщал полковник Литвинов. - Приказываю взлетать с набором высоты, курс - на плацдарм. Задачу поставлю в воздухе.

Эскадрилья в составе десяти самолетов взмыла в небо. Боевой порядок выглядел так. Я иду впереди во главе шестерки Ла-5. Мой ведомый - В. Демидов. Справа от меня - пара В. Григорьева с В. Бесчастным, слева - А. Нестеренко с Ю. Ивановым. Сзади, чуть выше, шло звено Н. Ишанова: он в паре с М. Новоселовым, Г. Чечулин с Л. Ткачевым.

Поднявшись до нижнего края облачности, я снова услышал в наушниках голос Литвинова:

- Противник подходит к плацдарму с юго-запада, примерная высота полторы тысячи метров. Вам доворот влево, будьте внимательны, цель впереди.

- Вас понял, - ответил я.

Только пересекли мы линию фронта, как послышался голос Демидова:

- Товарищ командир, справа впереди вижу "юнкерсов", три группы по шесть самолетов в каждой.

Я внимательно посмотрел в указанном направлении. Действительно, на высоте тысяча сто метров шли три группы бомбардировщиков, которые были еле-еле видны.

- Молодец, Демидов, глаз у тебя верный, - похвалил я ведомого, а Литвинову передал, что цель вижу.

Убедившись, что бомбардировщики идут без прикрытия истребителей, я приказал эскадрилье:

- Шестью самолетами атакую первую группу, звено Ишанова - вторую. Потом все вместе бьем по третьей.

В это время противник был уже на траверзе наших самолетов в восьми десяти километрах от плацдарма. "Пусть подойдут поближе", - подумал я. Но тут же встревожился: "А если мы не успеем, и "юнкерсы" высыпят бомбы на наши войска?"

- С правым разворотом в атаку за мной! - подал я команду.

Наша десятка дружно набросилась на врага. Четыре "лаптежника" (так мы прозвали тогда Ю-87 за его неубирающееся шасси), объятые пламенем, рухнули в расположении вражеских войск. Остальные беспорядочно сбросили бомбы и повернули назад. Нам пришлось переключиться на третью группу "юнкерсов".

В один из моментов мой ведомый оказался в выгодном положении для атаки бомбардировщика. Другой на его месте, возможно, не сдержался бы и ударил по врагу. Но Демидов даже в такие горячие секунды боя твердо помнил о дисциплине, о том, что главная его задача - охранять командира.

Боясь упустить противника, я приказал Демидову выйти вперед и атаковать.

- А как же вы, товарищ майор? - вырвалось у него.

- Ничего, Володя, действуй! - подбодрил я ведомого.

В ту же минуту он длинной очередью прошил "юнкерса", будто пригвоздил его к чаще леса.

Маневром самолета я создал Демидову условия для того, чтобы он быстро занял свое место в боевом порядке. Потом похвалил его за меткий огонь.

Бой закончился. В наушниках послышался голос Литвинова. Комдив поблагодарил нас за хорошо организованную атаку и приказал возвращаться домой. В этом вылете, кроме Демидова, сбили по одному самолету Ишанов, Нестеренко, Чечулин и я.

После посадки на аэродроме летчики собрались около моего самолета. Завязалась оживленная беседа. На лицах у всех улыбки. Еще бы: пять сбитых бомбардировщиков! А у нас потерь не было, лишь в машинах Ишанова, Демидова и Чечулина зияли по две-три пробоины.

В этом бою особенно показали себя Чечулин и Ткачев. Николай Андреевич Ишапов говорил о них, словно они совершили геройский подвиг, хотя отлично понимал, что победа была нетрудной, так как "юнкерсов" не прикрывали истребители. Однако Ишанов похвалил ребят неспроста: сегодняшняя воздушная схватка явилась их боевым крещением.

Георгий Чечулин и Алексей Ткачев начали воевать в мае 1944 года. Они летали на воздушную разведку в тыл противника, фотографировали аэродромы, железнодорожные станции и другие объекты. Летали также на штурмовку. От их метких бомбовых ударов взлетали на воздух штабные автобусы, поезда, самолеты на аэродромах.

Стройный, подвижный, похожий на грузина, южанин Ткачев внешне был полной противоположностью немного сутуловатому, медлительному в движениях сибиряку Чечулину. Чечулин обычно смеялся тихо, будто украдкой, а Ткачев наоборот - хохотал громко и говорил шаляпинским басом. А вот характеры, душевные качества у них были одинаковы, оба сражались отважно и врага били без промаха. К концу войны Чечулин был награжден тремя орденами Красного Знамени и Отечественной войны первой степени, а Ткачев - орденами Красного Знамени, Красной Звезды и Отечественной войны первой степени.

* * *

Каждый месяц приносил новые победы. В первых числах июля фашистские орды, стремившиеся ликвидировать наш плацдарм за рекой Великая, получили сокрушительный контрудар, который затем перерос в большое наступление.

К 11 июля 1944 года наша 315-я авиадивизия перебазировалась на новые аэродромы и приняла участие в наступательной операции на идрицком направлении. В связи с тем что авиация противника в предшествующих боях понесла серьезные потери и снизила свою активность, мы переключились на бомбоштурмовые удары по аэродромам и колоннам войск противника.

В боях за Идрицу летчики соединения уничтожили 75 автомашин, 28 повозок с военными грузами и до роты пехоты. За успешные боевые действия по освобождению этого города Верховный Главнокомандующий в приказе от 14 июля объявил личному составу благодарность.

Наши войска продвигались и на рижском направлении. Под ударами соединений 1-го Прибалтийского и 2-го Белорусского фронтов левое крыло группы немецко-фашистских армий "Центр" поспешно отходило в западном направлении, а правое крыло группы "Север" было отброшено к Елгаве и Даугавпилсу. Одновременно развивалось наступление на Шяуляй и Клайпеду.

Войска Ленинградского фронта продвигались из района Нарвы на Таллин; 3-го Прибалтийского фронта - из района Псков, Остров на Валгу, Вальмиеру и Цемс; 2-го Прибалтийского - на Идрицу, Резекне и Крустпилс, а в дальнейшем на Тукумс.

В этих условиях противнику ничего не оставалось, как с

боями выводить свои части из создавшегося в Эстонии и Латвии мешка на Курляндский полуостров. И это ему удалось. Однако решительные действия войск 1-го Прибалтийского фронта отрезали в районе Клайпеда, Тильзит путь отхода группе армий "Север" (18-я и 16-я армии) в Восточную Пруссию.

К исходу 16 июля советские воины, ломая упорное сопротивление врага, продвинулись на 90 километров вперед, освободили ряд городов и перенесли боевые действия на территорию Литовской ССР. В районе Шкауне (30 км юго-западнее Себежа) первыми вступили на родную землю бойцы 130-го латышского стрелкового полка. Население радостно встретило своих освободителей.

Враг упорно сопротивлялся. Любыми средствами он старался сдержать натиск наших войск, чтобы через Елгаву, Бауске и Даугавпилс вывести свою группировку, находящуюся восточнее Риги. Особенно яростные бои на земле и в воздухе завязались в районах Даугавпилса и Резекне, через которые проходили важные железные и шоссейные дороги. Для противника они имели стратегическое значение.

Перебазировавшись на аэродром, расположенный возле Идрицы, мы сразу же приступили к боевой работе, прикрывали свои наземные войска от ударов с воздуха, вели разведку, летали на свободную охоту.

Жаркий бой пришлось выдержать 16 июля истребителям эскадрильи майора К. Ф. Соболева. Их группа насчитывала восемь самолетов, а противник в два раза больше. "Фоккеры" намеревались бомбить наши войска, наступавшие в районе города Лудза, что восточнее Резекне. Советские летчики дрались геройски и одержали победу. Они сбили четыре вражеских самолета и обратили в бегство остальных фашистов. Эскадрилья без потерь возвратилась на свой аэродром.

На следующий день для прикрытия наземных войск, продвигающихся из Лудзы на Резекне, вылетела моя восьмерка Ла-5. Когда мы пришли в заданный район, там уже работали наши штурмовики. Бомбами и реактивными снарядами они сосредоточенно обрабатывали оборонительные позиции противника. Вражеских самолетов в воздухе не было. Выполнив свою задачу, "илы" без потерь пошли домой. Не успели они скрыться из виду, как на дороге, ведущей к населенному пункту Лудза, показалась колонна вражеских автомашин с пехотой. У меня зачесались руки ударить по ним. Слышу в наушниках басок Нестеренко:

- Видите, товарищ майор, какая змея выползла?

Вместо ответа я связался по радио с комдивом Литвиновым и

попросил у него разрешения на штурмовку колонны. Получив согласие, тут же поставил задачу звену Нестеренко:

- Атакуйте автомашины! Мое звено прикроет вас. После трех заходов вы нас прикроете.

- Вас понял! - отозвался Нестеренко.

Спикировав, "лавочкины" ударили по дороге. Яркими факелами вспыхнули две автомашины противника. Еще два захода - загорелась третья. Потом мы с Нестеренко поменялись ролями: в атаку пошло мое звено, а его стало прикрывать наши действия. На дороге появились два костра. Я, не выдержав, крикнул по радио:

- Молодцы, Чечулин и Ткачев, метко стреляете!

Что ж, поработали неплохо, пора возвращаться домой.

На аэродроме инженер эскадрильи Дымченко осмотрел все самолеты и доложил, что машина Бесчастного повреждена осколками зенитного снаряда и будет введена в строй лишь к концу дня. А у Ткачева полностью израсходован боекомплект: перестарался. Пришлось разобрать этот случай, чтобы другие летчики не допускали такой оплошности.

Меня вызвал начальник штаба полка Жаворонков и предупредил, чтобы эскадрилья была в полной боевой готовности.

- В районе Лудзы враг усилил сопротивление, - сказал он. - Продвижение наших войск приостановилось. По имеющимся разведданным, во второй половине дня здесь ожидается контрудар противника, в котором, несомненно, примет участие его авиация.

В том же составе (я с Демидовым, Чечулин с Ткачевым, Нестеренко с Ивановым и Григорьев с Бесчастным) мы с напряжением стали ожидать сигнала на вылет. Ужо в который раз я напомнил летчикам, что противник скорее всего появится со стороны солнца, поэтому в воздухе надо быть максимально осмотрительным и бдительным. В 16 часов мы взлетели и, набрав высоту, взяли курс в район Лудзы. Радиостанция наведения сообщила, чтобы мы находились над озером, на высоте 2500 метров.

Набрали указанную высоту - сплошная облачная пелена. Я передал на радиостанцию, что буду находиться на высоте 2000 метров, где горизонтальная видимость гораздо лучше.

Сделали в этом районе несколько кругов. Слышу по радио позывной радиостанции:

- Я "Медуза"! С северо-запада на высоте тысяча пятьсот - две тысячи метров в ваш район подходит большая группа самолетов противника. Вам курс триста градусов.

Развернулись и прошли заданным курсом четыре минуты. Противник не появлялся. "Неужели мы не видим его?" - подумал я и тут же услышал голос командира дивизии Литвинова:

- Цель справа, впереди, в восьми километрах. Не опоздайте с разворотом для атаки.

- Две группы по шесть "фокке-вульфов" впереди ниже нас, - доложил Демидов.

Ну и Володя! Он всегда первым отыскивая воздушную цель. Не зря ребята прозвали его "радиолокатором".

- Благодарю за бдительность, - передаю Демидову и приказываю: - Атакую своим звеном первую шестерку противника, звено Нестеренко - вторую. В атаку, за мной!

Видимо, фашисты нас не заметили и шли, словно на параде, готовясь беспрепятственно сбросить бомбовый груз на наши войска. Но это им не удалось. Мы одновременно атаковали обе группы. Как бильярдные шары, рассыпались в разные стороны "фокке-вульфы". Куда девалась самоуверенность фашистских летчиков! Поспешно освобождаясь от бомб над своей обороной, они трусливо поворачивали назад. Вряд ли всем удалось бы уйти, если бы Литвинов не приказал прекратить преследование и немедленно возвратиться в район прикрытия своих войск.

- Вас понял, - ответил я, а сам с досадой подумал: "Что за причина? Почему надо прекратить преследование противника?" Но уточнять не решился, так как командир, находившийся возле радиолокатора, вероятно, лучше знал воздушную обстановку. Так оно и вышло.

Едва мы снова появились над озером, как в наушниках послышался голос комдива:

- Я "Медуза", большая группа самолетов противника следует в ваш район с юго-запада. Высота две тысячи пятьсот - три тысячи метров. Вам курс двести десять градусов с набором высоты до четырех тысяч метров.

Заданным курсом на максимальных оборотах моторов мы быстро вышли на указанную высоту. Горизонтальная видимость здесь была отличной, но плохо, что солнце било в глаза.

Пролетели три минуты курсом 210 градусов и снова услышали голос Литвинова:

- Я "Медуза". Вам курс двести двадцать градусов, противник впереди, справа, в десяти - пятнадцати километрах.

Вражеские самолеты опять первым заметил Демидов, вторым Нестеренко. Теперь уже отчетливо видел их и я. Они шли тремя группами в плотном строю, с интервалом 600-800 метров, без эшелонирования боевого порядка по высоте. "Фокке-Вульфы-190" с подвешенными под плоскостями бомбовыми кассетами

выглядели неуклюже, напоминали скорее чудовищных каракатиц, чем быстроходных истребителей. Но эти "каракатицы" в любую минуту могли сбросить на наши войска смертоносный груз, поэтому действовать надо было немедленно.

- Атакую первую шестерку, звено Нестеренко - вторую, а затем третью группу, - приказываю я. "Главное, - думалось мне, - разогнать эту армаду, заставить ее сбросить бомбы на свои войска".

Развернувшись на восемьдесят градусов, мы с тысячеметровым преимуществом в высоте понеслись на врага. Такой внезапной атаки, да еще со стороны солнца, противник не ожидал. Но тут кто-то из моего звена чуть было не испортил все дело: открыл огонь трассирующими снарядами со слишком большой дистанции и тем самым демаскировал нас. Противник, почувствовав опасность, попытался разомкнуть свой боевой порядок, но было поздно. На расстоянии сто пятьдесят - сто метров я нажал гашетку. Огонь пушек был настолько сильным, что ведущий истребитель фашистской шестерки взорвался вместе с бомбами. На землю, занятую врагом, посыпались обломки самолета...

Точно так же расправился с другим "фокке-вульфом" и Василий Григорьев. Остальные хищники, получив, видимо, повреждения, побросали бомбы куда попало и понеслись обратно. Мы бросились было за ними, но тут Нестеренко передал по радио, что его звено атаковано шестью ФВ-190. Нам пришлось пойти на помощь товарищам. Резко развернувшись, мы сразу же увидели, что шесть вражеских истребителей находятся в более выгодном положении. Но мое звено имело преимущество в высоте, и, когда противник кинулся на Нестеренко, мы ударили сверху. Правда, атака получилась не совсем удачной, но враг вынужден был вести бой на вертикалях, где наши Ла-5 имели преимущество над "фоккерами".

В разгар схватки откуда-то появилась еще шестерка ФВ-190. Может, это были остатки разогнанных нами первых двух групп или подоспели на помощь свежие силы. Как бы то ни было, но перевес снова оказался на стороне противника. Однако ни один наш летчик не дрогнул. Нестеренко дрался прямо над Лудзой, а я - южнее города. И хотя бой шел на высоте две - две с половиной тысячи метров, с земли его хорошо было видно. Литвинов все время подбадривал нас:

- Не робей, ребята! Все внимательно следят за вашим боем... Смелее атакуйте врага!

Чувствовалось, что противник был опытным, он много раз ставил нас в невыгодное положение. От вспотевших рук намокли

кожаные перчатки, гимнастерка прилипла к телу, не один раз темнело в глазах от чрезмерных перегрузок. Но благодаря отличной выучке летчиков, замечательным качествам Ла-5 мы снова и снова атаковали врага.

- Держитесь, ребята! - вдруг слышу в наушниках голос Соболева. - С шестеркой иду к вам на помощь.

На предельной скорости пикируем за вражескими самолетами. Высота резко падает: 1500... 1000... 800... 600 метров. "Фоккеры" взмыли вертикально вверх, и мы на мгновение потеряли их из виду. Глаза будто застлала темная ночь, но в следующую секунду я снова увидел противника. Однако бить по нему не имело смысла: дальность - 800 метров - была великовата.

Опять отвесное пикирование, дистанция быстро сокращается: 400... 300... 200 метров, высота 800. Фашист рванул вверх и на миг будто замер в моем прицеле. Я дал очередь и, по-видимому, насмерть сразил пилота. В ту же секунду самолет словно завис над пропастью, затем перевернулся через крыло и грохнулся на шоссейную дорогу. Все это произошло на глазах у наших солдат и офицеров. Дальше вести бой противник отказался, а мы не смогли преследовать его потому, что горючее и снаряды уже были на исходе.

После такого напряженного и неравного боя - восемь Ла-5 против тридцати ФВ-190 - казалось, что летчики не смогут вылезти из своих кабин. Однако они выскакивали с такой проворностью, будто на свежие силы проводили тренировку.

- Вот что значит успешный бой! - восхищенно воскликнул подошедший ко мне заместитель командира полка по политчасти подполковник Ф. А. Кибаль. Хороших орлят вырастил, хвалю...

Возле самолетов сыпались шутки, раздавался смех. На расспросы, как работала в воздухе материальная часть, все пилоты отвечали: "Отлично!" Их оценка была большой наградой для техников, мотористов, оружейников и прибористов.

Технический состав приступил к заправке и осмотру машин, а я стал беседовать с летчиками, чтобы затем все суммировать и доложить командиру полка о результатах воздушного боя.

Командир звена Нестеренко сообщил, что во время первой атаки против шести "фокке-вульфов" Григорьев сбил одного из них. Следующая схватка закончилась безрезультатно, а самолет Бесчастного получил повреждение бронебойный снаряд покорежил лонжерон. Правую плоскость придется заменить.

Летчик Ткачев доложил, что в один из моментов боя он почувствовал удары в фюзеляж, но мотор продолжал работать хорошо, машина была послушна, поэтому в воздухе он не стал говорить мне об этом. После посадки Ткачев вместе с техником

обнаружил пробоину на левой стороне стабилизатора. Эта сторона подлежит замене.

Итак, сбито три самолета противника (одного уничтожил Григорьев, двух я), во время штурмовки сожжено пять автомашин, убито не менее десятка гитлеровцев. Все самолеты вернулись организованно, звеньями. Результат боевой работы эскадрильи в этот день можно было бы считать отличным, если бы не повреждение двух самолетов.

Конечно, бой есть бой. Нет ничего удивительного в том, что чей-то самолет получит пробоины или даже будет сбит. Меня насторожило другое: поврежденными оказались машины Бесчастного и Ткачева, которые шли замыкающими в звеньях. Что это - случайность или результат недостаточной осмотрительности и взаимодействия в паре? С такого вопроса и начался разбор воздушного боя.

- Скажите, товарищ лейтенант, - обратился я к Ткачеву, - в какой момент вы почувствовали треск в фюзеляже во время боя?

Он встал и с присущей ему застенчивостью ответил:

- Я чуть повернул вправо от Чечулина, чтобы дать очередь по "фоккеру". Смотрю: справа и слева от меня летят трассирующие снаряды, я резко ввел свой самолет в левый разворот и в этот момент услышал треск в фюзеляже...

Летчик с минуту помолчал, затем виновато добавил:

- Признаюсь, товарищ командир, если бы не ваш стремительный маневр, видимо, "фоккер" сбил бы меня...

- Почему не доложили по радио Чечулину, что были в выгодном положении для атаки немецкого истребителя? - снова спросил я.

- Виноват, - ответил Ткачев. - Теперь понял, что так делать нельзя.

Причина повреждения самолета Ткачева стала для меня понятной. Летчик нарушил взаимодействие в бою, бросившись без разрешения командира в атаку, поставил под угрозу себя и Чечулина. Ткачев был бы сбит, если бы не мой маневр вправо, который обеспечил летчику выход из-под удара "фокке-вульфа" и дал возможность быстро подстроиться к Чечулину.

Повреждение самолета Бесчастного объяснялось еще проще: здесь сказалась излишняя беспечность, недостаточная осмотрительность. В один из моментов боя его и Григорьева атаковали два ФВ-190, которые зашли им в хвост. Бесчастного спасло лишь то, что немецкий истребитель стрелял с большой дистанции. Заметив справа трассы снарядов, наш летчик резко ввел свой самолет в правый разворот и сразу же сообщил об этом по радио Григорьеву. Тот довернул вправо и открыл

заградительный огонь.

Внимательно выслушав Ткачева и Бесчастного, я предупредил того и другого, чтобы они не допускали подобных оплошностей. Затем по-дружески добавил:

- Поймите меня правильно, ребята: могли бы произойти два нелепых случая. В первом Леонида Ткачева спас я, во втором Володю Бесчастного Григорьев. Но и сам Григорьев виноват в том, что, потеряв бдительность, позволил "фоккерам" зайти в хвост ведомому. Нельзя забывать, что противник еще силен и активен. Драться с ним надо не только храбро, но и умело.

Закончив разбор воздушного боя, я невольно подумал, что в общем-то хорошее прибыло пополнение.

* * *

Говорят, что время залечивает раны. Это, конечно, так, однако от иной раны навсегда остается неизгладимый след. Нет-нет да и защемит сердце, когда вспомню 24 июля 1944 года. Этот день был траурным не только для меня, но и для всего личного состава полка: с боевого задания не вернулся любимец части, коммунист младший лейтенант Юрий Петрович Иванов. Несмотря на молодость, он уже имел на своем счету пять уничтоженных самолетов противника.

Печальный случай произошел вскоре после освобождения Идрицы. Враг любой ценой пытался удержать опорные пункты Резекне и Даугавпилс. Захватив их, войска 2-го Прибалтийского фронта кратчайшим путем выходили к Риге.

Обстановка в воздухе тоже накалилась до предела. Противник, видимо, подбросил свежие резервы. Его авиация начала действовать группами по 12-18 самолетов.

В первой половине дня 24 июля звено Нестеренко в составе четырех Ла-5 вылетело на сопровождение штурмовиков, которые должны были нанести удар по войскам противника северо-восточнее Даугавпилса. Местность здесь сильно заболочена, изрезана множеством небольших рек и озер.

В районе цели на звено Нестеренко внезапно напала восьмерка вражеских истребителей. Завязался ожесточенный бой. Взаимодействуя со штурмовиками, наши "ястребки" отбили первую атаку. Но потом они все же оказались отсеченными от "илов". Бой между нашими и фашистскими истребителями закипел с новой силой.

Сбросив бомбы и обстреляв цель из пушек, "ильюшины" взяли курс на свою территорию. А в небе продолжалась такая яростная схватка, что Нестеренко и два его ведомых не заметили, как Юрий Иванов оказался в беде.

- В один из моментов боя, - рассказывал после Григорьев, - я

увидел купол парашюта над серединой заболоченного и заросшего камышом озера. Но мне подумалось, что сбит фашистский летчик...

- Я тоже заметил парашют, - вступил в разговор Нестеренко. - Осмотрелся и вижу, что Юрия рядом с нами нет. Стал запрашивать по радио - он не отзывался. Скажу откровенно, не хотелось верить, что его сбили...

Никто в эскадрилье не спал всю ночь. Заслышав гул самолета, летчики вскакивали с постелей и выбегали во двор. На второй день мы дважды летали, чтобы осмотреть район, над которым вчера происходил бой, но машину Иванова не обнаружили. Не возвратился летчик и в последующие дни. А когда наши войска освободили местность, над которой был сбит Юрий, мы направили туда специальную группу. Однако поиски не увенчались успехом. Оставалось последнее: ждать известий из госпиталей. Но и эти ожидания оказались напрасными.

Причину гибели Иванова можно было только предполагать. Очевидно, он был тяжело ранен и не мог управлять машиной. При падении самолета в трясину летчика, видимо, выбросило из кабины, и парашют раскрылся. Сначала истребитель, а затем и тело Юрия засосала болотистая хлябь...

Однополчане поклялись беспощадно мстить врагу за гибель друга.

В боях за Даугавпилс и Резекне летчики дивизии совершили 1793 боевых вылета (682 - на сопровождение штурмовиков, 450 - на свободную охоту, 211 на прикрытие своих наземных войск, 450 - на разведку), провели 9 воздушных боев, в которых сбили 16 самолетов противника: четырнадцать ФВ-190 и два Ме-109.

Штурмовыми действиями по наземным целям в июле было уничтожено 132 автомашины, 104 повозки с военными грузами, 5 паровозов, 22 вагона, до двух рот вражеской пехоты.

28 июля 1944 года за отвагу и мужество, проявленные в боях за освобождение Даугавпилса и Резекне, Верховный Главнокомандующий объявил благодарность личному составу дивизии. А начало августа ознаменовалось для соединения новым праздником. Сначала 50-й и 431-й, а затем 171-й истребительные авиационные полки были награждены орденом Красного Знамени. На митингах, посвященных этому событию, авиаторы поклялись оправдать в грядущих боях ту высокую честь, которую оказали им Центральный Комитет нашей партии и Советское правительство.

В течение первой половины августа дивизия содействовала своим наземным войскам в разгроме противника на направлениях Ливаны, Крустпилса, Мадоны, Варякляны, а во второй половине -

в районах Эргли, Гулбене, Мадлиены, Плявинаса и Яунелгавы. Немецко-фашистское командование неоднократно сосредоточивало усилия своей авиации на каком-нибудь одном направлении. Тогда напряжение в нашей боевой работе резко возрастало, и в отдельные дни летчикам приходилось делать по три-четыре вылета. В основном это были бои с истребителями противника ФВ-190, которые использовались как бомбардировщики.

Авиация врага систематически меняла тактику. Она действовала то крупными, то мелкими группами. На некоторых участках фронта противник умел быстро создавать численное превосходство в воздухе. Летчики немецких авиационных частей, переброшенных под Ригу, имели в большинстве своем хорошую подготовку, тем не менее победителями из воздушных схваток обычно выходили наши соколы. Только с 4 по 17 августа истребители нашего соединения провели девять боев и уничтожили 22 самолета противника. Семь из них сбила моя эскадрилья.

23 августа восемь наших "лавочкиных" сразились с двенадцатью ФВ-190. Несмотря на неравенство сил, врагу не удалось нанести бомбовый удар по советским войскам. Ивлев и я сбили по одному вражескому самолету. В тот же день летчики 431-го полка провели два воздушных боя, в которых капитан А. С. Суравешкин и лейтенант А. И. Запивахин уничтожили по одному ФВ-190.

Летчики 832-го полка в этот день сопровождали штурмовиков, которые должны были нанести удар по войскам противника в районе Эргли. Они были атакованы противником и обстреляны сильным огнем зенитной артиллерии, которая стремилась отсечь наших истребителей от штурмовиков. В воздушном бою подполковник В. А. Соколов, капитан В. Н. Бородаевский и Ш. Т. Грдзелашвили сбили пять самолетов врага. Таким образом, 23 августа летчики дивизии уничтожили девять самолетов противника.

Воспользовавшись близким расположением наших аэродромов к линии фронта, противник приступил к систематическому их обстрелу артиллерией. Орудийный огонь, как правило, корректировался "Фокке-Вульфом-190", летавшим на большой высоте. В отдельные дни на стоянках самолетов, летном поле и в районе командного пункта дивизии разрывалось от 20 до 50 снарядов 150-миллиметрового калибра. В этой новой для соединения обстановке нас выручали заблаговременно отрытые щели для личного состава и сооруженные под землей укрытия для хранения горючего и боеприпасов. А хорошо продуманное

рассредоточение самолетов и маскировка их позволили избежать сколько-нибудь существенных потерь в технике. Незначительные повреждения машин быстро устранялись техническим составом.

Наша авиация действовала бесперебойно, нанося по противнику мощные удары. 25 августа восьмерка "лавочкиных", возглавляемая К. Ф. Соболевым, вылетела на сопровождение штурмовиков в район Эргли, Юмурда. Недалеко от цели их атаковали двенадцать ФВ-190. Но все атаки фашистов были отражены без потерь. Штурмовики выполнили поставленную перед ними задачу. В воздушном бою майор К. Ф. Соболев, лейтенанты И. А. Мельник и М. П. Завацкий уничтожили по одному самолету.

К началу Рижской наступательной операции дивизия накопила уже немалый боевой опыт. Сбитые самолеты противника имелись на счету у каждого летчика. У нас выросли Герои Советского Союза А. Г. Шевцов и К. Ф. Соболев, такие отважные воздушные бойцы, как С. Т. Ивлев, И. М. Игнатьев, Ф. Н. Гамалий, Н. Ф. Баранов, А. С. Суравешкин, П. Г. Сузик, И. В. Мавренкин, П. Г. Говорухин, Н. А. Назаров, Г. М. Новокрещенов, И. И. Васенин, Н. А. Полушкин, В. А. Зайцев, В. Н. Бородаевский, Н. А. Ишанов, А. М. Нестеренко, Л. Я. Корпаков, А. И. Запивахин, Г. М. Ратушный, Н. В. Симанов, В. Н. Демидов, М. В. Голик, Н. М. Афонин, П. М. Зазыкин, В. И. Григорьев, М. П. Завацкий, В. В. Бесчастный, Г. Д. Чечулин, Л. И. Ткачев, Н. М. Сутягин, С. А. Перескоков и многие другие.

Мы жили дружной боевой семьей, по-братски заботились друг о друге. После гибели Юрия Петровича Иванова я еще больше прирос сердцем к Алексею Марковичу Нестеренко. Они чем-то были схожи. В бою я всегда был спокоен за Алексея, на личном счету которого значилось уже девять уничтоженных вражеских самолетов. Старший лейтенант Нестеренко с юношеских лет носил военную форму, мечтал после окончания войны поступить в академию.

26 августа авиация противника резко активизировалась. Начались ожесточенные воздушные бои над Эргли и Мазоной, в которых летчики нашего полка майор С. Т. Ивлев, капитан Г. Н. Старцев, старший лейтенант В. Ф. Озерной уничтожили по одному самолету противника. По сбитому "фоккеру" записали на свой счет и летчики 832-го полка - И. П. Коваленко, А. В. Жарков, И. Г. Матвеев. Однако радость была омрачена глубокой скорбью - погиб Нестеренко.

В том боевом вылете я не участвовал. Звено Нестеренко прикрывало свои наземные войска в районе Крустпилса. Самолеты летели на высоте 1500-2000 метров. Несколько выше

висела четырехбалльная облачность. Горизонтальная видимость была хорошая. Противник в небе не появлялся. И вдруг самолет Нестеренко, клюнув, перевернулся через крыло и, объятый дымом, пошел к земле.

Чечулин и его ведомый Ткачев ринулись за падающим самолетом. Ведущий несколько раз радировал Нестеренко, чтобы он выводил машину из пике, но "лавочкин" продолжал падать. Вероятно, летчик был убит или тяжело ранен, потому что он даже не сделал попытки выброситься с парашютом.

Григорьев и Демидов - участники этого вылета - рассказали, что, когда самолет Нестеренко начал падать, они особенно тщательно осмотрели воздушное пространство. Вражеских самолетов вокруг не было, но выше облаков чернели шапки разрывов зенитных снарядов.

Кто же сбил Нестеренко? Не могли же наши зенитчики бить по своим. Все взвесив, пришли к выводу: выше облаков проходила группа самолетов противника. Наша зенитная артиллерия дала по ним несколько залпов. Как раз в это время здесь оказалось звено Нестеренко. По нелепой случайности один из снарядов угодил в машину Алексея.

На место падения самолета А. М. Нестеренко выехала специальная группа. Товарищи захоронили останки летчика, а мне передали его обгоревший комсомольский билет.

На полевой сберегательной книжке Нестеренко оказалось около шестнадцати тысяч рублей. Куда их девать? Родственников у него не было. Воспитывался он в детском доме. Ни с кем, кроме сестры Юрия Иванова, Алексей не переписывался. Посоветовавшись с начальником штаба полка А. В. Жаворонковым и замполитом подполковником Ф. А. Кибалем, мы решили половину денег отослать в один из детских домов, а остальные - сиротам безвременно умершего подполковника И. С. Орляхина, поскольку командир полка любил Нестеренко как родного сына.

Вскоре в эскадрилье случилось еще одно чрезвычайное происшествие. Мы находились тогда на аэродроме севернее Крустпилса. Жили на хуторе в добротном, просторном доме. Как-то вечером летчики посмотрели кинофильм и радостные, бодрые возвращались домой. Среди них находился и Владимир Васильевич Бесчастный.

- А теперь будем смотреть вторую серию на своих койках, - пошутил Бесчастный и, быстро отстегнув ремень с пистолетом ТТ, кинул его на подушку. Грохнул выстрел, и летчик, обливаясь кровью, рухнул на пол. Подняли тревогу: подумали, что кто-то выстрелил через открытую форточку. Обошли вокруг дома. Часовые стояли на своих местах, значит, к окну никто подойти не

мог.

Бесчастного увезли в госпиталь, а мы продолжали искать причину случившегося. Утром я приказал построить всех летчиков и осмотреть их оружие. У Виктора Иванова, прибывшего к нам совсем недавно, кобура была пробита пулей, в стволе пистолета оказалась стреляная гильза. Все прояснилось. Койки этого летчика и Владимира Бесчастного стояли рядом. Соседи одновременно бросили свои ремни с оружием на постели. Пистолет Иванова ударился о подоконник, произошел выстрел. Пуля, угодившая Бесчастному в рот, выбила два зуба и застряла в шее. Летчика оперировали. Через полтора месяца он снова вернулся в строй и летал до конца войны, заслужив два ордена - Красного Знамени и Отечественной войны I степени.

При расследовании случая с Бесчастным выяснилось, что кто-то предложил кроме двух обойм выдавать к пистолету ТТ еще один (запасной) патрон, который сразу же загонялся в канал ствола. Это противоречило всяким правилам. Летчикам было запрещено носить заряженное оружие.

Как-то во второй половине дня мы вылетели с аэродрома Кауперники на прикрытие своих войск в район Крустпилса. Я в паре с Демидовым, Чечулин - с Ткачевым. Внизу пылали пожары. Над ближайшей к городу железнодорожной станцией облако черного дыма поднималось до тысячи метров.

В заданном районе связались с радиостанцией наведения. Она сообщила: "Вижу вас хорошо. Находитесь надо мной". Значит, все в порядке, можно патрулировать.

Видимость по горизонту была минимальной, но мы надеялись, что с земли нас вовремя предупредят о приближении противника. К сожалению, этого не случилось. Со стороны солнца нас внезапно атаковали шестнадцать "фокке-вульфов". Ударили они сзади, когда мы только что развернулись. Каждый из нас оказался в клещах.

Когда я увидел, что на моего ведомого Демидова устремились два вражеских истребителя, то мгновенно довернул самолет вправо и оказался в хвосте одного из "фоккеров". Длинной очередью свалил его на землю. Повернул голову влево и вижу: другой ФВ-190 крадется ко мне снизу, он уже совсем близко. Мелькнула мысль: "Стоит ему нажать на гашетку, и мне крышка". Но он почему-то не открывал огня. Тут я понял, что фашист увидел на фюзеляже моего "лавочкина" цепочку алых звезд. Конечно же, ему хотелось в упор расстрелять русского аса, уничтожившего 18 их самолетов.

Я сжался в комок, нагнул голову, чтобы она была ниже бронезаголовника, и сделал резкий маневр - послал левую педаль

вперед, сильно рванул ручку на себя. И все-таки не ушел от пушечной очереди врага. Первый снаряд разорвался в куполах шасси, второй - в фюзеляже, третий сбил крепление секторов управления двигателем и настройку радиостанции. Мотор начало трясти (как после выяснилось, было отбито 15 сантиметров одной лопасти винта).

Несколько осколков впилось в ноги, в руки... В сапогах и перчатках я ощутил кровь. Закружилась голова. Собрав всю волю, лихорадочно стал искать выход из создавшегося положения. Где враг, каково его намерение, как уйти из-под нового удара? Защищаться мне было нечем: оружие вышло из строя. Позвать кого-либо на помощь не мог: радиостанция не работала. И тогда я направил свой самолет прямо на вражеские истребители, имитируя лобовую атаку. Фашисты, боясь столкновения со мной, шарахнулись в стороны. Затем они стали наседать снова. Вижу, четыре "фокке-вульфа" справа и четыре слева занимают исходное положение для атаки. Что делать? Их восемь, а я один. Неужели конец? "Нет, - скрипнул я зубами, - так просто не отдам свою жизнь!"

Как только первый фашист ринулся на меня, осыпая трассирующими пулями, я резко развернул машину вправо и сам пошел в лобовую атаку против четырех ФВ-190.

Гитлеровцы снова рассыпались в разные стороны. А та четверка, что находилась слева, проскочила мимо. Я понял, что гитлеровцы хотят отрезать мне пути отхода на свою территорию. На миг вспомнил чей-то рассказ о том, как два "мессершмитта" напали на наш самолет По-2, летчика выручила военная смекалка: заметив недалеко церковь, он подошел к ней и начал виражить вокруг куполов. "Мессершмитты" повертелись-повертелись и ушли. Я же увидел свое спасение в облаке дыма, что висело над железнодорожной станцией. Только бы пробиться к нему! Когда я был уже совсем рядом с ним, противник снова пошел в атаку, но открыть огонь не успел: я оказался за дымом, как за бетонной стеной.

Фашисты кружили восточнее облака, видимо решив подкараулить меня. Но я вышел с западной стороны и, осмотревшись, стал виражить. Поднявшись выше дымовой завесы, снова огляделся. Противника не было. Тогда я перешел на бреющий полет и взял курс на свою территорию. К счастью, двигатель, хотя и трясся, словно в лихорадке, тянул хорошо. Мысленно я поблагодарил наших конструкторов за отличную машину и надежность мотора.

На своей территории набрал высоту 150 метров и решил осмотреть фюзеляж. В нем зияли две большие пробоины, через

которые мог бы пролезть человек. По телу поползли мурашки.

Подойдя к своему аэродрому, поднялся на 500 метров, поставил кран шасси на выпуск. Правая стойка шасси вышла, а левая заела. Никакие усилия не помогли, так как гидравлическая и воздушные системы были перебиты. Делать попытку выпустить вторую стойку за счет инерции - путем выполнения бочки или резкого вывода из пикирования - считал слишком рискованным: сильно поврежденный фюзеляж мог переломиться. Решил сажать самолет на одно колесо, но вдруг увидел красную ракету - сигнал, запрещающий посадку. Оказывается, нога, которая вышла, была повреждена. С земли заметили болтающиеся куски покрышки и камеры. Но я-то не видел этого и пошел на второй заход.

В это время заметил на аэродроме какую-то суету возле По-2. Вскоре самолет взлетел, набрал одинаковую со мной высоту и стал покачивать крыльями. Я подумал, что он зачем-то подзывает меня к себе. Развернулся и пошел на сближение. Обгоняя его, вдруг увидел на фюзеляже написанные мелом слова: "Посадку запрещаю, воспользуйтесь парашютом".

"Вот так ситуация, - подумал я. - А вдруг у меня перебиты ноги? Ведь в сапогах полно крови..." Тут же мелькнула более тревожная мысль: "А что с моими боевыми друзьями? Живы ли? Поскорее бы узнать".

Принимаю твердое решение сажать машину на одну стойку шасси. Опыт в этом у меня уже был: в 1941 году благополучно приземлил самолет И-16, в 1942 году - МиГ-3. Так почему же не посадить Ла-5? Рискованно? Да, риск есть. Ведь надо приземлить машину с большим креном в сторону выпущенной стойки шасси. При этом самолет под действием аэродинамических сил непременно начнет разворачиваться в сторону опускающейся плоскости и на пробеге может разбиться.

Как не допустить катастрофы? Чтобы самолет перед началом приземления не разворачивало, надо парировать этот разворот в сторону опущенной плоскости послать вперед соответствующую педаль. А когда машина коснется одним крылом земли, следует поставить обе педали нейтрально. Самолет сначала быстро покатится по земле, затем скорость погаснет и аэродинамическая сила затухнет; он накренится в сторону убранной стойки шасси, коснется консолью земли и, описав дугу в девяносто - сто восемьдесят градусов, остановится. В общем, если хорошо знаешь теорию посадки самолета на одну ногу, то страшного в этом ничего нет.

Еще раз продумав все до мелочей и потуже затянув ремни, захожу на посадку. Снова вижу разрывы красных ракет, но я больше не обращаю на них внимания. Главное сейчас - точный

расчет. Самолет подвел к земле с креном в сторону выпущенной ноги, выключил двигатель, аккумулятор и перекрыл подачу топлива. "Лавочкин" коснулся земли голым барабаном колеса и покатился по зеленому ковру аэродрома.

Все кончилось бы хорошо, если бы не яма, оказавшаяся на пути. Она хотя была и засыпана, но утрамбована плохо и намокла после дождя. Самолет сильно рвануло вправо, и он скапотировал. Я повис на ремнях вниз головой.

"Ничего, - думаю, - мне все-таки повезло. И врага обманул в бою, и сел сравнительно благополучно. Ведь в жизни всякое бывает. Вот и теперь самолет мог вспыхнуть, и я бы испекся, как картошка..."

Слышу приближающийся гул автомашины. Знаю, это подъезжает санитарная.

- Ты жив, Иван? - тревожно спрашивает подполковник Кибаль.

- Жив! - отвечаю. - Ноги маленько поцарапало.

- Ну это ничего! - обрадовался замполит. - К свадьбе заживут... Потерпи немного, вот уже подъезжает народ на автостартере, поднимем самолет и высвободим тебя.

Подъехал автостартер. Техники, механики, мотористы прыгали прямо через борт.

- Вы встаньте слева, а вы справа. - Это инженер полка Кириллов расставлял людей у хвостовой части и по бокам фюзеляжа. - Подготовиться! Внимание! Взяли!

Хвост подняли примерно на метр. Этого было достаточно, чтобы добраться до меня.

- Двум техникам слева и двум справа поддерживать летчика за плечи, чтобы он не ударился головой о землю, - снова послышался властный голос инженера. - А ты, Иван, расстегивай ремни. Спать в постели будешь, подбодрил он меня.

Я расстегнул ремни, и техники осторожно опустили меня на землю. Я выполз из-под фюзеляжа и встал на ноги. Все вокруг обрадованно заулыбались.

- Стоит! Честное пионерское, на обеих ногах стоит! - воскликнул Кибаль и по-отечески расцеловал меня. - Силен богатырь!

Со всех сторон послышались поздравления. Смотрю, бегут мои ведомые Демидов, Ткачев, Чечулин.

- Живы, товарищ командир?! - почти разом закричали они. - Ну и хорошо, ну и все в порядке...

Санитарная машина доставила меня на медпункт. Раны на ногах и руках оказались небольшими. Их обработали, забинтовали, но сапоги обуть я уже не смог и возвратился в эскадрилью в тапочках. После обеда все летчики собрались для

разбора нашего вылета. Необходимо было дать правильную оценку этому бою, чтобы не было кривотолков, особенно среди новичков. Ведь они могли подумать, что если противник так разделывается с нашими опытными летчиками во главе с командиром, то как же тогда им воевать...

Первым отчитался Ткачев. Как всегда, он говорил спокойно и чуть нараспев:

- "Фоккерам", конечно, удалось атаковать нас внезапно, ну и что же? Мы живы, здоровы. Командира маленько царапнуло, так ведь это война... Главное противнику не удалось расчленить нас с Чечулиным, а мы затянули его на нашу территорию... Тут и зенитки помогли. Я много раз вызывал вас, товарищ командир, по радио, Чечулин тоже звал, но...

- Когда вы, товарищ майор, пошли мне на помощь, - встал с места Демидов, - "фоккер" все же успел дать по мне очередь. Разбил радиостанцию, побил плоскости. Вы отогнали его. Я посмотрел влево назад и увидел падающий самолет. Подумал, что это вас сбили. Сердце будто оборвалось у меня. Я несколько раз прошел над тем местом, где он упал и, к счастью, увидел на обломках разбитой машины фашистский знак... Несколько раз нажимал на кнопку передатчика, но ничего не слышал. Осмотрелся: вокруг ни наших, ни противника. Ну, я и возвратился на свой аэродром... Извините, товарищ командир, что так плохо у меня получилось... Если бы со мной такого не произошло, "фоккеры" ничего бы не сделали с вами.

- Вина в случившемся, товарищ Демидов, не только ваша, - ответил я, - а всех нас, вместе взятых. Четверо следили за воздухом и не заметили шестнадцати "фоккеров"! Простительно ли это? Конечно нет. Правда, нас здорово подвел офицер наведения. Но, как говорится, на кого-то надейся, а сам не плошай. Противник не просто атаковал нас, он сразу же взял всех в клещи и тем самым не позволил нам навязать ему бой на вертикалях. Больше того - ему удалось разомкнуть не только меня с Демидовым, но и с парой Чечулина. Значит, он сразу лишил нас возможности взаимодействовать. Отсюда вывод: не пренебрегай тактикой врага, всегда изучай его действия. Во многом виноват лично я, потому что знал: противник проявляет активность - летает в составе больших групп. Наши летчики, возвратившись с задания, предупреждали нас о плохой горизонтальной видимости. И вылетели мы во второй половине дня, когда солнце светило в глаза. Все это требовалось учесть. Далее обстановка подсказывала, что вылетать надо большой группой, не менее восьмерки, чтобы эшелонировать боевой порядок по высоте. Тогда бы немцам вряд ли удалось сковать нас боем. Однако

новый командир полка А. И. Халутин приказал вылетать четверкой. Одно звено оставлялось в резерве для наращивания сил. Он действительно держал его в готовности, по не услышал от нас сигнала, так как у меня сразу же разбило радиостанцию...

Когда я закончил, летчики некоторое время молчали, видимо обдумывая сказанное мною. Затем поднял руку новичок В. Ф. Марченко.

- Как вы считаете, товарищ командир, - спросил он, - храбро ли дрался противник? Победил он вас или вы его? Впрочем, вы сбили один его самолет...

Вопрос был принципиальным.

- Противник, конечно, не победил нас в этом бою. И храбрости его я что-то не заметил. Ведь вы же слышали, что сказал Чечулин: фашистские летчики, увидев несколько разрывов зенитных снарядов, сразу же улетели. А ведь их было шесть против наших двух. Но противник обхитрил нас в этом бою, напал внезапно и не позволил нам навязать ему бой на вертикалях.

В заключение я сделал вывод: нужно лучше изучать тактику противника, не повторять прежних ошибок.

* * *

К началу Рижской операции в нашей эскадрилье осталось восемь самолетов и столько же летчиков. А штат ее к этому времени увеличился до двенадцати человек. Вскоре стало прибывать пополнение. К концу августа подразделение выглядело так: командиры звеньев - Н. А. Ишанов, В. Ф. Марченко, В. И. Григорьев, летчики - Г. Д. Чечулин, Л. И. Ткачев, М. Новоселов, В. В. Бесчастный, В. Демидов, С. И. Перескоков и З. П. Николаенко. "Стариков" участников боев на Курской дуге - осталось только трое: Ишанов, Григорьев и я.

27 августа авиация противника наибольшую активность проявляла в районе Эргли. Шли жаркие воздушные бои. Над Эргли летчики нашего полка майор С. Т. Ивлев, капитан Г. Н. Старцев, лейтенант В. И. Григорьев, лейтенант В. Д. Солощенко и старший лейтенант В. Ф. Озерной сбили по одному вражескому самолету.

Воздушные бои над Эргли с каждым днем ожесточались. Основные силы 1-го воздушного флота противник бросил на поддержку своих наземных частей, яростно контратаковавших в этих районах войска 3-й ударной армии и 5-го танкового корпуса 2-го Прибалтийского фронта. 28 августа майор Ивлев, старший лейтенант Озерной, младшие лейтенанты Николаенко и Георгиевский уничтожили по одному ФВ-190.

В течение первой половины сентября авиация противника

действовала в основном мелкими группами. Одновременно участились артиллерийские обстрелы аэродромов нашей дивизии. Особенно сильные огневые налеты нам пришлось выдержать 1 и 6 сентября.

Мы широко применяли в это время полеты на свободную охоту. 11 сентября пара лейтенанта М. П. Завацкого, охотясь в районе Мадлиены, атаковала из облаков восемнадцать ФВ-190. Наши летчики сбили два вражеских самолета. 12 и 13 сентября летчики-охотники дивизии уничтожили в районах Огре и Кокнесе пять железнодорожных вагонов и два паровоза.

Противник отчаянно сопротивлялся в районе Эргли, предпринял ряд контратак северо-восточнее Бауски, где тоже шли ожесточенные бои. Возросло и напряжение в работе дивизии. Каждому из нас приходилось вылетать не менее трех раз в день. В воздушных боях участвовали уже крупные группы вражеских самолетов.

14 сентября разведчики 50-го полка обнаружили на ближайших аэродромах противника восемьдесят ФВ-190. В тот же день летчики нашей части провели шесть воздушных боев, во время которых капитан П. Г. Сузик, майор К. Ф. Соболев, младший лейтенант В. Д. Солощенко, лейтенанты В. М. Иванов и В. И. Григорьев сбили пять "фокке-вульфов". Еще один вражеский истребитель уничтожил летчик 431-го полка лейтенант Н. В. Новиков.

Несмотря на то что против 315-й истребительной авиадивизии сражались в основном гитлеровские асы, наши летчики превосходили их не только по моральной стойкости, но и боевому мастерству. Даже имея численное превосходство, фашисты несли тяжелые потери.

17 сентября стало известно, что немецко-фашистские захватчики подготавливают промышленные предприятия и жилые дома Риги к уничтожению. Поэтому личный состав нашего соединения старался сделать все для быстрого продвижения своих войск, для сохранения столицы Советской Латвии. В этот день летчики дивизии нанесли бомбовый удар по одному из ближайших к линии фронта аэродромов противника. В воздушном бою, который разыгрался потом над Эргли, старший лейтенант Г. М. Ратушный, капитан В. Н. Бородаевский, старшие лейтенанты К. Г. Матвеев и Тузов сбили по одному вражескому самолету.

Летчики 50-го полка, выполнив полет на разведку и передав по радио необходимые сведения, начали затем штурмовать наземные войска противника. Они уничтожили три автомашины, до взвода пехоты и три железнодорожных состава.

С 18 сентября, когда немцы, понеся большие потери, начали перебрасывать основные силы 1-го воздушного флота в район Бауски, боевое напряжение в полосе действий нашего авиационного соединения несколько ослабло. Характерный случай произошел 22 сентября. Группа ФВ-190, встретившись в районе Вицумниски с небольшой группой "яков", уклонилась от боя, несмотря на численный перевес.

Во второй половине сентября успешно наступали войска всех трех Прибалтийских фронтов. К концу месяца были освобождены латвийские города Валка, Яунелгава и Бауски.

В конце сентября погода стала ухудшаться, но, несмотря на это, дивизия продолжала боевые действия. Она обеспечивала продвижение наших войск на рижском направлении, где противник сумел быстро создать сильную авиационную группировку. Разведчики 50-го полка сфотографировали около 130 самолетов противника на рижских аэродромах и 50 - на ближайших к городу. Метеорологические условия с каждым днем ухудшались. И все-таки боевая работа велась с полным напряжением. 30 сентября, например, наши летчики сбили над Сунтажами и Озолмуйжами шесть вражеских самолетов.

В первых числах октября продвижение войск 2-го Прибалтийского фронта по сравнению с сентябрем значительно ускорилось. Повысилась роль воздушной разведки, которую в нашей дивизии вел в основном 50-й авиационный истребительный полк.

С напряжением работал инженерно-технический состав. Несмотря на то что очень часто самолеты возвращались с серьезными повреждениями, 90 процентов техники всегда находилось в строю.

В первой декаде октября советские войска вышли на побережье Балтийского моря по линии Либава, Клайпеда и окончательно отрезали группу армий "Север" от группы армий "Центр". 30 дивизий были блокированы на территории Латвии. Снабжались они только морским путем.

Сложные метеоусловия и низкая облачность не помешали нам широко применять штурмовку наземных войск противника. Так, 9 октября десять самолетов нашей эскадрильи нанесли бомбовый удар по одному из рижских аэродромов. Подразделения дивизии самостоятельно и совместно со штурмовиками неоднократно бомбили вражеские войска, отходившие из Риги через Юрмалу к Тукумсу.

Один из наиболее сильных налетов на войска противника, отходивших в районе Слоки, был произведен 19 октября. На задание ходило восемь самолетов. Группу водил Ф. Н. Гамалий.

Наши летчики уничтожили 16 автомашин, 10 подвод с военными грузами и до взвода пехоты.

11 октября противник был прижат к Рижскому взморью и поспешно отводил свои войска по железной и единственной шоссейной дорогам на Тукумс.

Его авиации в воздухе не наблюдалось. Он оттянул ее в глубь Курляндского полуострова. Дороги на Тукумс, забитые техникой и пехотой, стали основными объектами для наших авиаторов. Технический состав еле успевал подвешивать бомбы и снаряжать самолеты боеприпасами. В день мы производили по три-четыре вылета. На дороге вдоль Рижского взморья сгорела не одна сотня вражеских танков, самоходных орудий и автомашин, погибли тысячи фашистских солдат.

13 октября 1944 года Рига была освобождена. Немецко-фашистским захватчикам не удалось взорвать фугасы, подложенные под исторические памятники и другие сооружения города.

В приказе о салюте в честь освобождения столицы Советской Латвии упоминалась и наша 315-я истребительная авиационная дивизия. Ее личному составу Верховный Главнокомандующий объявил благодарность. А несколько позже - 3 ноября 1944 года - соединению было присвоено наименование Рижского.

В ходе Рижской операции летчики дивизии произвели 3152 боевых вылета, в 61 воздушном бою сбили 63 вражеских самолета ФВ-190. Штурмовыми действиями по наземным целям было уничтожено 74 автомашины, 71 повозка с военными грузами, 9 паровозов, 8 железнодорожных вагонов, 3 склада и до трех рот пехоты.

Глава тринадцатая.

Конец курляндской группировки

Войска немецкой группы армий "Север" были окончательно разобщены с группой "Центр" и отрезаны от Восточной Пруссии по линии городов Тукумс, Ауце и в пятнадцати - двадцати километрах южнее Либавы. Фашистское командование рассчитывало, что, пока 16-я и 18-я немецкие армии находятся на Курляндском полуострове, сюда будут привлечены большие силы советских войск, что задержит наше продвижение на берлинском направлении. Но гитлеровцы просчитались. Советские войска продвигались к Берлину, а положение окруженной немецкой группировки становилось все тяжелее.

Порты Либава и Вентспилс все время находились под мощными ударами нашей авиации и Краснознаменного Балтийского флота. Все реже и реже прорывались туда немецкие суда. Так что, если бы противник попытался эвакуироваться

морским путем, ему бы это не удалось. Курляндский котел был крепким и закрыт наглухо. Ведь гитлеровцы не получали подкрепления и воздушным путем.

Почти совсем прекратилось движение по шоссейным и железным дорогам. Немецкие оборонительные позиции казались вымершими. Окопалась с головой пехота, были зарыты в землю танки и артиллерия. На аэродромах насчитывалось не более семи десятков самолетов, которые лишь изредка появлялись над полем боя, да и то небольшими группами.

В этот период мы чаще всего вылетали парами на свободную охоту. Правда, охотиться было почти не за кем. И однажды, заметив на дороге между Сабиле и Стенде два огромных автофургона, мы с Бесчастным расколотили их, что называется, вдребезги.

Во второй половине октября войска 2-го Прибалтийского фронта провели ряд операций, в которых принимала участие и наша дивизия. Выйдя из-под непосредственного подчинения командования 15-й воздушной армии, она вошла в состав 14-го истребительного авиакорпуса, которым командовал Герой Советского Союза генерал-майор авиации С. П. Данилов.

Основными боевыми задачами дивизии стали: разведка на всю глубину вражеской обороны, включая балтийское побережье по линии Либава, Павилоста, Колкасрагс, Энгуре; сопровождение штурмовиков, наносивших удары по наземным целям; прикрытие своих войск и свободная охота. Должен оговориться, что прикрывать свои войска нам приходилось редко, так как после полной блокады курляндский группировки с суши вражеские самолеты почти не перелетали линию фронта. Из 1870 боевых вылетов, произведенных соединением во время боев по ликвидации окруженного противника, на прикрытие приходилось лишь 192.

Все чаще и чаще вражеские летчики, даже имея численное превосходство, избегали воздушных боев. Так, 16 октября четыре наших истребителя во главе с майором К. Ф. Соболевым заметили восьмерку "фоккеров". Когда "лавочкины" стали разворачиваться для атаки, фашисты немедленно ушли на свою территорию.

С 16 по 20 октября войска 2-го Прибалтийского фронта вели наступательные бои на добельском и тукумском направлениях. Осуществляя их поддержку, мы одновременно наносили удары по ближайшему к фронту аэродрому противника. 17 и 18 октября в налетах и штурмовках от нашего полка участвовало 16 самолетов Ла-5. В обоих случаях выход на цель был осуществлен неожиданно для врага. Его зенитная артиллерия открывала огонь с большим запозданием.

В конце октября метеорологические условия резко ухудшились. Они стали неблагоприятными не только для выполнения боевых заданий, но и для полетов вообще. Мы использовали каждое небольшое прояснение, чтобы возобновить штурмовку неприятельских аэродромов и как можно лучше помочь своим войскам, наступающим на салдусском направлении.

В октябрьских и ноябрьских налетах высокое умение и смелость проявили А. И. Халутин, Ф. Н. Гамалий, В. И. Григорьев, В. Ф. Марченко, Л. И. Кропотин, В. А. Зорин, П. Г. Сузик, Е. Д. Чечулин, Л. И. Ткачев, С. Т. Ивлев, М. В. Голик, В. И. Кораблев и другие. Они уничтожили немало самолетов, танков, орудий и другой боевой техники и живой силы врага.

Не менее ценным оказался результат боевой деятельности летчиков-разведчиков 50-го авиаполка. В районе Скрунды они обнаружили большое скопление танков и автомашин. Своевременно переданные ими сведения имели важное значение для командования 61-й и 2-й гвардейских армий, наступавших на север от Вайнёде.

На аэродромах Курляндии противник усиленно накапливал авиацию. В начале декабря здесь уже насчитывалось 132 истребителя и 41 бомбардировщик, а к 1 января 1945 года общее количество самолетов составило 196. Хотя вражеские летчики, как правило, не пересекали линию фронта, их действия над полем боя заметно замедлили темп наступления советских войск. Поэтому уничтожение немецкой авиационной группировки стало для наших истребителей важнейшей задачей.

Поскольку фашистские летчики по-прежнему уклонялись от поединков в воздухе, мы основной упор делали на штурмовку неприятельских аэродромов. Авиационные соединения стали практиковать совместные боевые вылеты. 14 декабря десять Ла-5 нашей дивизии совместно с шестью Як-9 185-й истребительной и девятью Пе-2 188-й бомбардировочной авиадивизий нанесли мощный удар по одному из прифронтовых аэродромов противника, уничтожив несколько самолетов. 15 декабря был произведен повторный налет, в результате которого восемь "фоккеров" и "юнкерсов" сгорело. 21 и 22 декабря противник потерял еще пять машин.

Учитывая затянувшуюся непогоду (низкая облачность, ограниченная видимость, частые снегопады и туманы), мы усилили внимание к теоретической учебе авиаторов. С руководящим составом полков и всеми летчиками было проведено занятие на тему "Влияние метеорологических факторов на выполнение боевых задач в условиях Курляндии".

Этому вопросу посвятили и полковые конференции, на которых летчики и штурманы обменивались опытом.

Тяжелые метеоусловия зимы 1944/45 года серьезно мешали и своевременной подготовке самолетов к полетам. Снегопад был настолько интенсивным, что наши люди даже при наличии специальной техники порой не успевали привести в порядок взлетно-посадочную полосу. Большую помощь в очистке аэродрома оказывали нам жители города Ауце и окрестных сел.

23 декабря полки дивизии нанесли чувствительные удары по огневым позициям вражеской артиллерии и уничтожили пять артиллерийских батарей. В тот же день наши истребители в воздушных боях уничтожили семь ФВ-190. Вечером командование получило следующую телеграмму; "Передайте всему летному и техническому составу мою благодарность за мужественные и умелые действия в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, зажатыми в Прибалтике. Это является прямым выполнением приказа Верховного Главнокомандующего. Желаю дальнейших боевых успехов. Командир 14-го авиакорпуса генерал-майор авиации Данилов".

Делом отвечая на эту телеграмму, летчики за два последующих дня - 27 и 29 декабря - сбили еще три самолета противника и нанесли несколько ударов по его аэродромам. За время, прошедшее со дня освобождения Риги, до первого января 1945 года дивизия произвела 1471 вылет. Одновременно с выполнением боевых задач у нас велась большая работа по повышению идейного уровня личного состава. В системе политических занятий изучались труды В. И. Ленина, читались лекции, проводились теоретические конференции.

В январе 1945 года советские войска перешли в наступление. Вскоре были освобождены от гитлеровцев города Варшава, Ченстохов, Краков, Лодзь и Тильзит. Находившиеся в Восточной Пруссии гитлеровцы оказались в катастрофическом положении. Командование курляндской группировки решило использовать частые снегопады для эвакуации части своих войск через Либаву. Но эта попытка фашистам не удалась: и в очень плохую погоду наша авиация постоянно контролировала порт.

С присвоением дивизии наименования Рижской дружба ее личного состава с рабочими города вошла в традицию. Особенно запомнилась мне встреча с делегацией резиновой фабрики "Варонее". В наш полк она прибыла в ночь на 23 февраля. Гостей встретили тепло и радушно. Был организован товарищеский ужин. Рабочие вручили нам памятные подарки. Затем состоялся концерт художественной самодеятельности.

...В феврале обстановка на фронте, особенно в воздухе, резко

обострилась. Это в значительной мере обусловливалось тем, что 1-й Прибалтийский фронт объединился со 2-м, а 3-я воздушная армия 1-го Прибалтийского фронта была переброшена на другое направление. Таким образом, территория, над которой раньше действовали две воздушные армии, теперь стала полностью под контролем одной 15-й воздушной армии. Нагрузка на каждую авиационную дивизию, в том числе и на пашу 315-ю, соответственно возросла.

К тому времени мы получили новые самолеты Ла-7, которые являлись модификацией Ла-5, но обладали лучшими боевыми качествами. На этом истребителе вместо двух были установлены три пушки.

Утром 23 февраля командиры эскадрилий были вызваны на командный пункт полка. Здесь нам поставили боевую задачу - вылететь на прикрытие своих войск западнее города Вайнёде.

В состав моей группы вошли Бесчастный, Чечулин, Ткачев, Ишанов и Перескоков. Когда мы прибыли в заданный район, там уже действовали наши штурмовики. "Илы" волнами накатывались на вражеские позиции, поливая их пушечным и пулеметным огнем. Самолеты противника в воздухе не появлялись. Да, слишком рискованно было сунуться в этот район, окаймленный тремя ярусами наших "лавочкиных", по шесть - двенадцать в каждом. Эшелонирование на высоте увеличивало обзор, создавало благоприятные условия для взаимодействия.

Я со своей группой из шести Ла-7 находился в нижнем ярусе на одной высоте со штурмовиками, прикрывая их атаки. "Илы" производили последний, четвертый, заход. Когда они уже выходили из атаки, мы вдруг заметили четыре "фоккера", которые на бреющем устремились к штурмовикам. К счастью, дистанция была слишком большая, они не успели сделать ни одного выстрела.

Мы с пикирования настигли гитлеровцев и атаковали сразу всю четверку. От огня моих пушек ведущий "фокке-вульф" вспыхнул и врезался в лес. Остальные бросились врассыпную. Это был двадцать третий по счету, и последний самолет противника, сбитый мною за период Великой Отечественной войны. Летчики других эскадрилий уничтожили еще два ФВ-190.

Возвратились с победой. На аэродроме нас встречали с полковым Знаменем и духовым оркестром. Однополчане и гости приветствовали нас взмахами рук, возгласами. Мы тоже радовались: хорошо ознаменовали сегодняшний праздник День Советской Армии.

Во второй половине февраля нам редко приходилось встречаться с вражескими самолетами, но боевая работа

продолжалась. Требовалось постоянно держать противника в напряжении и всячески принуждать его к капитуляции. С этой целью наша авиация тщательно контролировала неприятельские порты, шоссейные и железные дороги. Это полностью сковало маневры врага.

Однако плохие метеорологические условия по-прежнему серьезно осложняли нашу боевую деятельность. Особенно большой помехой стали для нас апрельские дожди и грозы, которые в Курляндии считаются в это время обычным явлением.

В конце апреля командование решило нанести бомбовый удар по аэродрому Карклес. Для выполнения задачи подготовили шестнадцать самолетов Ла-5, под крыльями которых подвесили бомбы, а двенадцать истребителей Як-9у выделили для прикрытия. Ведущим смешанной группы назначили меня.

С двух аэродромов, расположенных в районе Вайнёде, одновременно взлетели шестнадцать Ла-7 и дюжина Як-9у. В воздухе построились в боевой порядок и легли на заданный курс.

В нашем районе стояла сравнительно хорошая погода. Но уже при подходе к Ауце, где мы должны были сделать разворот на цель, она вдруг резко изменилась. Небо заволокло густыми темными облаками, высота нижней кромки которых не превышала 100 метров. Начал накрапывать дождь. Видимость сократилась до двух-трех километров. Надвигалась гроза. Вдали уже изредка вспыхивали молнии.

Я немедленно доложил обо всем на командный пункт полка, но ответа из-за плохой слышимости и треска в эфире не разобрал. Что делать? Повернуть обратно? Но какое я имею на это право? Однако и впереди ничего хорошего нас не ожидало...

Когда повернули от Ауце на Карклес, дождь усилился. Он так заливал переднее стекло фонаря, что впереди все затянулось серой мутью. А через некоторое время мы вышли в полосу ливня. Я видел теперь только самолеты своего звена? слева Бесчастного, справа - Чечулина и Ткачева.

- Командир, что делать? - с заметной тревогой спрашивали у меня командиры других звеньев Ла-7 и ведущий группы Як-9у. - Мы не видим впереди идущих самолетов.

Я снова запросил командный пункт и опять в наушниках услышал только треск. Взяв всю ответственность на себя, я приказал ведущему истребителей Як-9у возвращаться, а трем звеньям самолетов Ла-7 прежде, чем повернуть обратно, выбрать цель и сбросить бомбовый груз. Все ответили, что меня поняли, приказ выполняют.

Мое звено продолжало идти курсом на Карклес, да и лететь-то уже осталось всего пять-шесть минут. Подойдя к цели, мы с

горизонтального полета сбросили бомбы и взяли курс на Ауце. Обстреливать аэродром из-за ливневого дождя и плохой видимости не стали.

Лечу домой и думаю: "Как плохо все получилось! Ведь должен же кто-то ответить за то, что не разведал погоду на маршруте и ввел нас в заблуждение! Шутка ли: прогонять впустую двадцать восемь самолетов. К тому же из-за плохой видимости мы могли столкнуться друг с другом..."

К счастью, все обошлось благополучно. Все самолеты возвратились на базу. Только два Як-9у, потеряв ориентировку и израсходовав горючее, совершили вынужденную посадку на нашей территории.

"Кто же виноват во всем этом?" - подумал я, вылезая из кабины. Как ни странно, обвинили меня. Кто-то неправильно информировал вышестоящее командование. На второй день я был снят с должности и назначен с понижением - командиром звена той же эскадрильи. Находясь на этой должности, я и провел завершающие бои по ликвидации курляндский группировки.

Наша дивизия продолжала поддерживать наземные войска, нанося удары по тылам и коммуникациям врага, который все еще на что-то надеялся и отказывался сложить оружие. В ночь на 6 мая командование советских войск в Курляндии вновь предъявило ультиматум противнику, требуя немедленной капитуляции. Однако враг но-прежнему молчал.

7 мая разведка установила, что большие скопления немецко-фашистских войск двинулись от линии фронта в направлении Либавы и Вентспилса, в порты которых прорвался неприятельский морской транспорт. На колонны вражеской пехоты, артиллерии и танков обрушились наши бомбардировщики, штурмовики и истребители. Вместе с бомбами и снарядами на землю сбрасывались также листовки, призывающие немецких солдат и офицеров сложить оружие. На дорогах, заваленных исковерканными машинами и орудиями, образовались пробки. Враг метался, как мышь в мышеловке, и все-таки до Либавы и Вептспилса ему дойти не удалось.

8 мая противник по-прежнему сопротивлялся, неся большие потери в живой силе и технике. Пришлось нашей авиации снова поработать, чтобы доказать ему всю бессмыслицу этой затеи. В тот день мы нанесли завершающий удар по остаткам самолетов, находившихся на аэродромах Виндавы, Серавы и Карклеса. Действовали как над полигоном, почти не встречая помех. За день уничтожили не один десяток вражеских самолетов. Планы противника по эвакуации войск рухнули окончательно.

Поздней ночью, когда все спали глубоким сном после

напряженного дня, раздался вдруг грохот орудий, поднялась стрельба из автоматов и пистолетов. Выскочил на улицу, вокруг слышу ликующие возгласы; "Победа! Ура-а! Фашистская Германия капитулировала!"

Я вбежал в помещение, где спали летчики, и поднял всех на ноги. Мы обнимались, плясали от радости. Никто не мог уснуть в эту чудесную ночь великого всенародного торжества.

Утром 9 мая длинные колонны пленных немецко-фашистских солдат, офицеров и генералов курляндской группировки, сложив оружие и знамена, потянулись на сборные пункты. Они двигались медленно, с поникшими головами, как бы каясь в своей вине перед нами. Жалкие остатки от тридцати с лишним дивизий. Так бесславно закончила свое существование курляндская группировка противника, состоявшая из отборных частей 16-й и 18-й армий.

Победа! Как громогласно и впечатляюще звучит это слово! Однако победа досталась нам очень нелегко. Многих верных друзей не оказалось на торжествах. Честно и храбро сражались они против озверелых фашистских орд за свою любимую Родину, за освобождение порабощенных народов Европы. Память о них навечно сохранится в наших сердцах. Им будут всегда отдавать должное благодарные потомки.

Весомый вклад в дело победы над врагом внесла 315-я Рижская истребительная авиационная дивизия. За два года войны ее летчики совершили 16 913 боевых вылетов, провели 93 одиночных и 286 групповых воздушных боев, в которых сбили 387 самолетов противника (83 бомбардировщика, 216 истребителей-бомбардировщиков и 33 разведчика). Штурмовыми ударами по аэродромам наши истребители уничтожили 66 и вывели из строя 45 самолетов врага. На их счету также 449 автомашин, 37 паровозов, 86 железнодорожных вагонов, 283 повозки с военными грузами, 7 складов, 70 зенитных и полевых орудий, до 10 рот живой силы противника...

За период Великой Отечественной войны летчики нашей эскадрильи сбили 86 немецких самолетов в воздушных боях и 19 сожгли на аэродромах. Кроме того, они уничтожили 5 паровозов, 75 железнодорожных вагонов, 64 автомашины с грузом и живой силой, радиостанцию и аэростат, 15 огневых зенитных точек.

В боевых успехах подразделения - заслуга не только летного состава. Каждая победа в воздухе готовилась и обеспечивалась на земле. Она венчала героический и самоотверженный труд всего коллектива - техников и механиков, оружейников и прибористов, командиров и политработников.

Сотни воинов нашего соединения награждены орденами и

медалями, а Константин Федорович Соболев и Александр Григорьевич Шевцов удостоены звания Героя Советского Союза. Шесть раз приказами Верховного Главнокомандующего личному составу дивизии объявлялась благодарность.

Осенью 1969 года в Риге состоялся слет ветеранов дивизии, посвященный 25-летию со дня присвоения ей наименования Рижской. Трогательной и волнующей была встреча боевых товарищей, многие из которых ни разу не виделись со времени окончания войны. Встретились те, кто своими подвигами, своей преданностью Коммунистической партии, верным служением Родине и советскому народу ковали победу, завоевывали ратную славу. Пусть же всегда живут в памяти народной боевые подвиги воинов 315-й Рижской авиационной истребительной дивизии, совершенные в борьбе за свободу земли советской, за ее прекрасное будущее.

Глава четырнадцатая.

С войны на войну

В конце июня 1945 года в нашем 171-м авиаполку все чаще стали поговаривать о том, что часть наших летчиков якобы в скором времени направят на Дальний Восток. Ничего неожиданного в этом не было: в Европе мы установили мир, а у берегов Великого океана все еще продолжалась война. Советская граница на востоке и юго-востоке находилась в опасности. "Почему бы и не усилить там войска. Ведь от такого беспокойного и коварного соседа, каким является империалистическая Япония, можно всего ожидать", - рассуждали мы в товарищеских беседах.

Разумеется, никто из нас тогда не знал решений Ялтинской конференции (февраль 1945 года), согласно которым наша страна по истечении двух-трех месяцев после победы над гитлеровской Германией обязывалась оказать помощь союзникам в разгроме милитаристской Японии. Но все мы более или менее хорошо знали историю и помнили об агрессивных акциях японской военщины. Вопрос об отправке некоторой части наших летчиков на восток вскоре прояснился окончательно. Стало известно, что откомандировывается 1-я эскадрилья во главе с капитаном Гуркиным, усиленная четырьмя лучшими экипажами.

"Как поступят со мной, бывшим командиром этого подразделения?" беспокоило меня. Я не хотел, не мог расстаться с ребятами, с которыми столько прожил и пережил. Пошел в штаб части и напрямик спросил, есть ли в списках отъезжающих моя фамилия.

- Нет, - ответили мне, - вы остаетесь здесь.

Тогда я направился к самому комдиву. Теперь уже точно не помню, какие доводы приводил полковнику Литвинову, но своего

все-таки добился.

- Хорошо, - согласился командир дивизии, - поедете на восток. - Крепко пожав мне руку, он добавил: - Желаю всего доброго!

6 июля 1945 года двухмоторный самолет Ли-2, стартовав с аэродрома, взял курс на Москву. Прощайте, дорогие соратники, живые и павшие в боях за освобождение исконно русской земли!..

Через несколько часов под крылом зазеленели лесные массивы Подмосковья. И вот мы в столице, голос которой слышали все фронты, волю, заботу и поддержку которой ощущали все воины Советской Армии, все труженики огромного и могучего тыла.

Нам предоставили шестнадцатидневный отпуск - отдохнуть перед дальней дорогой, повидаться с родными и знакомыми. Времени было достаточно, и я побывал не только у родителей, которые жили в Москве, но и на родине Требунские Выселки, где провел детство и отрочество, начинал трудовую жизнь. Сколько было воспоминаний в разговоров за праздничным столом! Четыре с лишним года жестоких боев и напряженного труда изменили характер и внешний облик людей. Выстоявшим в лихолетье отцам и сыновьям, матерям и дочерям старшему и младшему поколениям советского народа было что вспомнить, было о чем помечтать.

...А воины оставались воинами: одним предстояло охранять мир, труд и счастье соотечественников, другим продолжать тушить все еще не погасшее пламя второй мировой войны.

24 июля, собравшись после кратковременного отпуска снова в Москве, десять летчиков-фронтовиков отправились на восток.

Вагоны скорого поезда были, что называется, битком набиты. Мы кое-как разместились в одном купе. Верхние и средние полки отвели для сна - на них отдыхали поочередно. Постелей, разумеется, нам не дали: клади летную куртку под голову - и блаженствуй!

Из-за перегруженности железной дороги нашему скорому приходилось часто останавливаться на полустанках. Это заметно удлиняло срок нашей поездки, и мы решили устроить себе максимальный уют: кто-то предложил сшить из байковых одеял матрацы и набить их сеном, копны которого мы видели почти у каждого полустанка. Так и сделали. Две постели получились добротные.

Для нас, привыкших к напряженной и беспокойной фронтовой жизни, вынужденное безделье было на первых порах приятным, и мы вволю наслаждались им.

За окнами проплывали сибирские пейзажи. Может ли человек

оставаться равнодушным, глядя на безбрежный океан вековых лесов, на могучие величавые реки. Дух захватывало при виде такого простора, такой щедрости и силы земли. Диву даешься, до чего же велика и обильна наша Россия!

Теперь, когда после войны прошло более четверти века, мы привыкли к тому, что у гигантских бетонных плотин на укрощенных волей советского человека сибирских реках грохочет разъяренная вода, от обилия электрических огней встает над новыми городами яркое зарево, тогда мы могли лишь мечтать об этом.

Чем дальше уходил поезд от европейской части Союза, тем чаще заводили мы разговор о военных действиях на Тихом океане, о японских вооруженных силах. Нам было уже известно, что 26 июля 1945 года Японии был предъявлен ультиматум о капитуляции, но император отклонил его. Это говорило, конечно, не только о самурайской самоуверенности. Восточная союзница поверженной фашистской Германии, видимо, еще рассчитывала на свою военную мощь.

Оценивая военные возможности Японии, мы вспомнили, разумеется, о боях у озера Хасан и о Халхин-Голе, где Красная Армия преподала милитаристам памятный урок, о победах знаменитых асов Кравченко, Грицевца и других советских авиаторов. Не забывали мы, конечно, и о Пирл-Харборе, где хитрость и коварство помогли японскому командованию одержать значительную победу над американским флотом.

Но больше всего нас, летчиков, интересовала, конечно, японская авиация. Мы обсуждали достоинства и недостатки ее самолетов, тактику ведения воздушного боя. Было известно, что японские истребители И-97 и И-00 уступают нашим самолетам Як-9 и Ла-7 в горизонтальной скорости, скороподъемности и вооружении. Это, бесспорно, радовало нас.

В соответствии с официальным приказом мы ехали в новую авиационную часть для дальнейшего прохождения службы и, разумеется, не ведали о том, что на Дальневосточном театре уже идет сосредоточение наших войск. Только значительно позже нам стало известно истинное положение дел.

Группировка, против которой нам предстояло вести боевые действия на Дальнем Востоке, насчитывала 8 полевых армий. В ее состав входили 42 пехотные и 7 кавалерийских дивизий, 23 пехотные, 2 танковые, 2 кавалерийские бригады и несколько отдельных полков, а также 2 воздушные армии. Общая численность войск превышала 1,2 млн. человек. Наши фронты - Забайкальский, 1-й и 2-й Дальневосточные - включали в себя 11 общевойсковых, 3 воздушные армии и оперативную группу - всего

более 1,5 млн. человек.

Итак, мы ехали навстречу войне, хотя не знали, как скоро горнисты затрубят "В поход!". Внутренне все были готовы к этому.

Поезд между тем приближался к овеянному легендами Байкалу. А вот и знаменитое своей уникальностью море-озеро. Всем хочется подышать его воздухом, полюбоваться зеркальной гладью Байкала. Мои нетерпеливые спутники дружно осаждают единственное окно. Я отодвигаюсь подальше - пусть смотрят! Конечно, и мне хотелось бы еще разок поглядеть на чудо природы, но ведь я проезжаю эти места уже в третий раз, так что можно и потерпеть.

За разговорами о Байкале и его красотах незаметно доехали до Читы. Потом остались позади Благовещенск и Хабаровск. Наконец наша станция.

Вышли из вагона, с любопытством оглядываемся вокруг. Слышим,, на перроне кто-то зовет капитана Гуркина. Оказывается, разыскивают нашу команду. Гуркин подводит нас к молодцеватому офицеру, представляется. Через несколько минут мы все уже в кузове ожидавшей нас автомашины...

Отправляясь на Дальний Восток, мы думали, что все будем служить в одном авиаполку, на прежних должностях. Иной мысли не допускали. Но получилось несколько иначе: как только прибыли на место, капитана Гуркина с восемью летчиками пригласили к заместителю командующего 9-й воздушной армией, а мне было приказано явиться к командующему. Это удивило меня и насторожило.

Вхожу в кабинет генерала И. М. Соколова. Рядом с командующим вижу начальника штаба армии генерал-майора авиации А. В. Степанова. Докладываю:

- Товарищ генерал-полковник, командир звена Вишняков прибыл по вашему приказанию!

Командующий и начальник штаба, пожав мне руку, предлагают сесть. И. М. Соколов спрашивает меня:

- Товарищ Вишняков, не догадываетесь, зачем мы пригласили вас?

- Догадываюсь, - отвечаю. - Должен получить новое назначение.

- Правильно. Мы решили назначить вас заместителем командира полка. Видя мое недоумение, Соколов поясняет: - В полку довольно сильный летный состав, но нет ни одного фронтовика. Вот вы и пойдете туда для передачи боевого опыта. Мы знаем, что вы воевали на машинах Ла-5 и Ла-7, а полк, в котором предстоит вам служить, вооружен самолетами Як-9. Значит, нужно срочно освоить и этот самолет. За пять-шесть дней

управитесь?

- Есть, освоить новую машину за пять-шесть дней! - отвечаю командующему, а сам думаю: "Самолет-то я изучу, а когда же передавать боевой опыт?"

- Надо успеть, товарищ Вишняков, - будто угадав мои мысли, говорит начальник штаба. - Ведь вы были командиром эскадрильи, значит, и командный опыт у вас есть. А то, что вы были сняты с должности комэска, пусть не смущает вас. Мы разобрались в этой истории и не имеем к вам претензий. Надеемся, что справитесь с новыми обязанностями.

- Разрешите спросить, товарищ командующий?

- Спрашивайте.

- Каков характер предстоящих полетов?

Генерал-полковник перевел взгляд на начальника штаба, и оба рассмеялись.

- Характер полетов, говорите? - переспросил Соколов и, взяв со стола длинную указку, показал на большую карту, висевшую на стене. - Не исключена возможность, что придется помочь союзникам в борьбе с Японией. И если такое случится, то воевать придется всерьез.

В разговор включился генерал Степанова.

- Да, майор, всерьез. Противная сторона располагает довольно мощной авиационной группировкой - двумя воздушными армиями. Бригады и отряды базируются в Маньчжурии и Корее. Две тысячи самолетов, в том числе шестьсот бомбардировщиков, тысяча двести истребителей, более сотни разведчиков и до ста машин вспомогательной авиации, - это большая сила. Что придется на долю нашей армии - покажет будущее.

- Во всяком случае, - заметил командующий, - жаловаться на недостаточную боевую нагрузку не придется. Вот почему надо немедленно включаться в работу - осваивать новый самолет и обучать однополчан фронтовому опыту.

- Ясно. Но я не воевал на Як-9, поэтому, думаю, полезнее оставить меня в той группе, с которой приехал. Ведь мы слетались, изучили друг друга. В новом полку надо начинать все заново, а времени в обрез...

Командующий встал и, подводя итоги разговора, сказал:

- Доводы, может быть, и правильные, но удовлетворить вашу просьбу мы все-таки не можем; обстановка не позволяет. А фронтовые ваши товарищи хотя и будут служить в другой части, но останутся в той же тридцать первой дивизии. Так что вам не раз придется вместе выполнять боевые задачи.

Генерал Соколов вызвал дежурного офицера и приказал

отправить меня самолетом завтра утром в 147-й истребительный авиационный полк.

...Командир полка подполковник Гольцев встретил меня хорошо. После представления личному составу он до самого ужина рассказывал мне о летчиках. Среди них оказались мои бывшие однокашники по военной школе Рубцов и Красинский. Оба уже стали командирами эскадрилий. Эта встреча обрадовала меня - начинать службу в новой части вместе со старыми товарищами все-таки приятнее.

На следующий же день на самолете Як-9 я сделал два вылета в зону для отработки техники пилотирования, а в третьем полете провел тренировочный бой со своим новым напарником Тимошенко. "Дрался" лейтенант смело, действовал в воздухе грамотно, и я похвалил его. Похвала окрылила молодого летчика.

Кстати, позже я узнал, что Тимошенко получал взыскания за недисциплинированность и ухарство. Теперь он стал строже относиться к себе. Этому способствовало не только мое доверие к нему. На Востоке сама обстановка вынуждала летчика быть до предела собранным и аккуратным местность здесь резко пересеченная, обилие сопок, похожих одна на другую, крайне затрудняет выбор ориентиров, а если случится вынужденная посадка, она может кончиться катастрофой. Перемена в поведении лейтенанта объяснялась также и тем, что полку в скором времени предстояло вести боевые действия.

В последующие дни подполковник Гольцев организовывал воздушные бои, взлет и посадку звеньями, стрельбы по конусу и по наземным целям. Результаты были отличными. Командующий армией не зря так похвально отзывался о летном составе полка. Наряду с другими безукоризненно взлетал и мой ведомый Тимошенко, в точности соблюдая требования документов, регламентирующих летную работу.

Между прочим, лейтенант чем-то напоминал Сашу Стоянова - отважного летчика и прекрасного командира эскадрильи, погибшего при нанесении штурмового удара по вражескому аэродрому в районе Орла. Напоминал не только крепкой физической закалкой, но и отличной летной выучкой.

Усиленно занимались боевой подготовкой и другие части 31-й авиадивизии. Однажды я встретил командира соседнего полка Семечева и поинтересовался, как идут дела у товарищей, с которыми приехал сюда.

- Отличные ребята: и живут дружно, и летают замечательно, - не задумываясь ответил Семечев...

Я был рад, что командир части, в которой служат мои фронтовые друзья, так хорошо отзывается о них. И вместе с тем

это лестное для меня сообщение как-то больно кольнуло сердце: почему я не с ними?.. Теперь я служил с людьми, которых еще очень мало знал. Характеры летчиков только начинал изучать. А в предстоящих боях будет многое зависеть от поведения каждого из них.

Но служба есть служба; как бы я ни сетовал на недостаток времени, надо было применяться к новым условиям и делать все для того, чтобы в предстоящих воздушных схватках мои новые подчиненные чувствовали себя уверенно и действовали как настоящие мастера своего дела.

8 августа 1945 года Советское правительство передало правительству Японии заявление, в котором говорилось: "Учитывая отказ Японии капитулировать, союзники обратились к Советскому правительству с предложением включиться в войну против японской агрессии и тем сократить сроки окончания войны, сократить количество жертв и содействовать скорейшему восстановлению всеобщего мира.

Верное своему союзническому долгу, Советское правительство считает, что такая политика является единственным средством, способным приблизить наступление мира, освободить пароды от дальнейших жертв и страданий и дать возможность японскому народу избавиться от тех опасностей и разрушений, которые были пережиты Германией после ее отказа от безоговорочной капитуляции.

Ввиду изложенного Советское правительство заявляет, что с завтрашнего дня, то есть с 9 августа, Советский Союз будет считать себя в состоянии войны с Японией"{13}.

10 августа войну Японии объявила и Монгольская Народная Республика.

Как известно, для решения задач, намеченных Ставкой Верховного Главнокомандования, были созданы три фронта - Забайкальский, 1-й и 2-й Дальневосточные. 9-я воздушная армия входила в состав 1-го Дальневосточного фронта, которому предстояло выполнить две задачи: нанести главный удар силами двух армий на муданьцзянском направлении, выйти в район Чаньчуня и во взаимодействии с Забайкальским фронтом окружить основные силы Квантунской армии; во взаимодействии с Тихоокеанским флотом овладеть портами Кореи, изолировать Квантунскую армию, лишить ее связи с метрополией.

Исходя из задач фронта, генерал-полковник авиации И. М. Соколов и его штаб спланировали боевые действия 9-й воздушной армии. Кстати, в ее состав входили: двухдивизионный корпус дальних бомбардировщиков, одна отдельная бомбардировочная, две штурмовые, три истребительные авиадивизии,

разведывательный, корректировочный, связи и транспортный авиаполк, шесть отдельных эскадрилий. Всего в армии насчитывалось 1196 самолетов.

В соответствии с планом применения авиации (обеспечение успешных действий ударной группировки при прорыве укрепленных районов противника и его преследование) наше командование распределило дивизии для непосредственной поддержки общевойсковых армий, а соответствующие штабы разработали плановые таблицы взаимодействия, в которых боевые действия были спланированы детально - по целям и времени, с указанием исполнителей и количества самолето-вылетов.

Накануне наступления в подразделениях прошли партийные и комсомольские собрания, митинги, агитаторы провели беседы. В нашем полку партийно-политическая работа била ключом. Перед летчиками и техниками выступали пропагандисты из числа наиболее подготовленных коммунистов и комсомольцев. Они рассказывали однополчанам о захватнических устремлениях милитаристской Японии, о злодеяниях самураев на советской земле, разжигали в сердцах авиаторов священную ненависть к врагу, призывали сослуживцев к ратным подвигам во имя безопасности дальневосточных границ Родины.

Помнится, на митинге, где было немало горячих и страстных выступлений, мы приняли решение: "Настала пора устранить угрозу опасности, созданной японскими империалистами на наших исконных границах. Мы заверяем родную Коммунистическую партию, наше Советское правительство, что будем биться с японскими самураями до тех пор, пока руки держат штурвал, а глаза видят землю, сражаться до полной победы над разбойной империалистической армией".

Мы были хорошо вооружены идейно, в нашем распоряжении имелась замечательная боевая техника, нами руководили прославленные военачальники. Мы имели все для успешного выполнения боевых задач.

Накануне намеченной операции части нашего соединения перебазировались на передовые аэродромы, ближе к границе. В интересах скрытности перелеты осуществлялись небольшими группами (в нашем полку поэскадрильно) и на малых высотах. Использование радиосвязи было строго ограничено. На новой точке мы рассредоточили самолеты, хорошо замаскировали их. Как и другие части, мы имели неподалеку от основного аэродрома ложную площадку, на которой находились макеты авиационной техники и имитировалась боевая подготовка.

Боевые действия против милитаристской Японии начались в

ночь на 9 августа 1945 года. В полночь 76 самолетов 19-го бомбардировочного корпуса генерала Н. А. Волкова вылетели для нанесения бомбовых ударов по основным военным объектам в Маньчжурии - в городах Чаньчунь и Харбин. А на рассвете 9 августа, чтобы парализовать работу коммуникаций, нарушить управление войсками, посеять панику в тылу противника и уничтожить его авиацию на земле, были нанесены удары с воздуха по железнодорожным станциям, морским портам и аэродромам.

Летчики нашей части вылетели на разведку в район Боли, Линькоу, Муданьцзянь. Отправился и я со своим напарником Тимошенко. Мой ведомый очень удачно сфотографировал два японских аэродрома. Самолетов противника в воздухе не было.

В последующие дни мы сопровождали группы бомбардировщиков, насчитывающие до 40-60 самолетов, а также штурмовиков, которые действовали по коммуникациям противника, не давая ему возможности подтянуть резервы.

Укрепленные районы японцев у советской границы, готовившиеся многие годы, были прорваны нашими войсками. Началось преследование и уничтожение Квантунской армии.

На важнейших направлениях в то время действовали тысячи наших самолетов. У противника их было значительно меньше. При таком соотношении сил, естественно, нечасто можно было встретиться с врагом в воздушном поединке. По этому поводу, кстати, очень досадовал мой ведомый Тимошенко. Так хотелось ему сразиться с неприятелем!

Ошеломленное мощными внезапными ударами советских наземных частей и авиации, японское командование стало поспешно отводить свои войска в глубь Маньчжурии, оказывая сопротивление главным образом в укрепленных районах. Оно старалось сохранить военно-воздушные силы для обороны территории самой Японии и свои лучшие авиасоединения спешно перебазировало на аэродромы метрополии. Наша авиация безраздельно господствовала в воздухе.

Помимо разведки летчики части подполковника Гольцева сопровождали бомбардировщиков и штурмовиков, прикрывали наземные войска, а также ходили на штурмовку живой силы и техники противника. На задания эскадрильи водили сам командир полка, Рубцов и Красинский. С большой нагрузкой приходилось летать и мне.

- У тебя большой фронтовой опыт, Иван Алексеевич, - говорил подполковник Гольцев. - Веди ребят, они берут с тебя пример.

Как-то в наш полк прибыли командир дивизии полковник А.

В. Федоренко и начальник штаба армии генерал-майор авиации А. В. Степанов. Они отметили, что наши летчики хорошо справляются с поставленными задачами, поощрили отличившихся. Затем проинформировали об успехах других частей и соединений 9-й воздушной армии.

Нам стала известна общая картина боевых действий. Начальник штаба рассказал, что началу операции предшествовала авиационная подготовка, в ходе которой совершено около 4000 самолето-вылетов.

- За пять - семь дней, - говорил генерал, - нам удалось нанести мощный удар по вражеской группировке, находившейся перед войсками фронта, разрушить оборонительные сооружения, подавить огневые точки, уничтожить значительную часть живой силы и техники врага в Волынском пограничном узле сопротивления, то есть на направлении главного удара.

Затем он сообщил, что в первый день боев воздушная армия сосредоточила свои главные усилия в полосе наступления 5-й армии - 2200 самолето-вылетов из 3514. При выполнении войсками фронта ближайшей задачи летчики 9-й воздушной армии совершили более 4300 вылетов.

- В дальнейшем мы будем вести не менее напряженную боевую работу; так что готовьтесь, товарищи, к новым подвигам во имя окончательного разгрома японских милитаристов, - сказал в заключение генерал.

Бои продолжались. Несмотря на сложные метеорологические условия, мои однополчане на великолепных истребителях конструктора А. С. Яковлева изо дня в день усиливали удары по врагу. По отзывам командования, смело дрались с самураями мои друзья по эскадрилье имени Олега Кошевого - Ишанов, Бесчастный, Григорьев, Перескоков.

На моем счету было уже 17 боевых вылетов. За три дня до окончания войны я получил новое задание - возглавить группу истребителей в составе 18 экипажей.

- Командир дивизии приказал нанести удар по колонне противника, идущей между вот этой рекой и склоном горы, - уточнил задачу подполковник Гольцев, показывая на карте объект штурмовки. - Надеюсь, задание будет выполнено.

- Постараемся, товарищ командир!

- Счастливого пути!

Мы взлетели, собрались над аэродромом и взяли курс на цель. Под крылом проплыли таежные заросли, крутые гололобые сопки, впереди сверкнула синевой извилистая лента реки Мулинхэ. Вот и колонна противника. Длинная, как змея. Она зажата между берегом реки и горным уступом. Некуда ей уйти,

негде рассредоточиться. Отличная цель!

Принимаю решение атаковать цепочкой вдоль колонны. Каждый наш снаряд достигал цели. Было видно, как японские солдаты бросались в реку, чтобы избежать губительного огня наших истребителей. На дороге пылало до двух десятков автомашин, валялись десятки трупов вражеских солдат и офицеров. Даю команду прекратить атаки. Всего мы провели их пять. Вполне достаточно; колонна уничтожена. Самолеты развернулись на свой аэродром. Три звена совершили посадку, я со своими ведомыми иду пока по большому кругу. Вдруг Тимошенко передает по радио, что за моим самолетом тянется дымный шлейф.

Доворачиваю машину и убеждаюсь, что так оно и есть. Тут же почувствовал запах бензина. Двигатель остановился, кабина наполнилась дымом, под ногами появились огненные языки. Закрываю пожарный кран, отодвигаю фонарь, а пламя становится еще больше. Пришлось закрыть фонарь...

Высота не больше 200 метров, о выброске с парашютом и думать нечего. Выпускаю шасси - самолет проваливается. Убираю снова и планирую через овраг. Чтобы увеличить скорость, чуть-чуть отдаю ручку от себя, а затем плавно тяну ее на себя во избежание лобового удара о скат оврага.

Впереди, у границы аэродрома, проволочное заграждение в три ряда. Сбив несколько кольев и потеряв левую плоскость, горящий самолет плюхнулся на землю, чуть прополз по земле и остановился, окутанный пылью и дымом. Превозмогая боль от ожогов и ударов, я с трудом вылез из кабины и побежал в сторону от горящего самолета. Тут начали рваться оставшиеся снаряды...

Меня отправили в госпиталь. Результат вынужденной посадки оказался печальным: обжег лицо, вывихнул ключицу, расшиб нос. В госпитале я пролежал 30 дней.

При расследовании причин случившегося установили, что во время штурмовки вражеская пуля повредила бензосистему истребителя. Пары горючего вспыхнули. Так возник пожар.

Находясь в госпитале, я внимательно следил за событиями на фронтах, особенно на своем - 1-м Дальневосточном. Войска главной его группировки полностью разгромили 5-ю японскую армию и, овладев Муданьцзяном, продвигались в направлении Харбина и Гирина. Соединения левого крыла фронта, овладев горным перевалом через хребет Лаоэлин и районом Ванцин, разрезали войска 3-й японской армии и оказались в тылу ее основной группировки. Части, наступавшие вдоль побережья Японского моря, во взаимодействии с Тихоокеанским флотом овладели Сейсином и, выйдя на коммуникации 3-й японской

армии, отсекли ее от побережья.

Было ясно, что Квантунская армия потерпела полное поражение. С какой радостью слушали мы сообщение о том, что японское командование отдало приказ о капитуляции войск в Маньчжурии, Северной Корее, на Сахалине и Курильских островах. Черные силы реакции потерпели жестокое поражение. Общие потери противника составили около 700 тысяч человек, из них 83 737 убитыми. Была разоружена и распущена почти двухсоттысячная армия Маньчжоу-Го. Советские войска захватили большие трофеи.

23 августа 1945 года столица нашей Родины Москва салютовала в честь победы, одержанной на Дальнем Востоке. Она была достигнута в очень короткий срок.

Большая группа летчиков, участвовавших в разгроме Квантунской армии, была отмечена правительственными наградами. Меня наградили четвертым орденом Красной Звезды, а моего ведомого Тимошенко - орденом Отечественной войны II степени.

Через полтора месяца я получил новое назначение.

Начиналось мирное время, а перед нами встала новая, не менее важная и ответственная задача - бдительно охранять завоеванный мир, надежно защищать воздушные рубежи Родины.

Примечания

{1} В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 36, стр. 171.

{2} Сообщения Советского информбюро, т. 1, стр. 50-51.

{3} С. С. Бирюзов. Суровые годы, М., "Наука", 1966, стр. 381.

{4} Сообщения Советского информбюро, т. 2, стр. 204.

{5} Там же, стр. 210.

{6} Газета "Коммунар", 8 декабря 1966 г.

{7} СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945. Краткая хроника. М., Воениздат, 1970, стр. 234.

{8} Сообщения Советского информбюро, т. 2, стр. 364.

{9} Сообщения Советского информбюро, т. 3, стр. 97.

{10} Сообщения Советского информбюро, т. 3, стр. 135.

{11} П. М. Стефановский. Триста неизвестных. М., Воениздат, 1968, стр. 161.

{12} Великая Отечественная война. Краткий научно-популярный очерк. М., Политиздат, 1970, стр. 226.

{13} Внешняя политика Советского Союза в период Отечественной войны. Т. 3. М., Госполитиздат, 1947, стр. 362-363.